PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS **2015-2016-2017**

ADOPTÉ – CONSEIL D'ADMINISTRATION
28 AVRIL 2015

AMT

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CCC	Commande centralisée de la circulation
CGP	Comité de gestion de portefeuille
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COS	Centre d'opérations et de surveillance
CP	Canadien Pacifique
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DA	Dossier d'affaires
DAF	Dossier d'affaires final
DAI	Dossier d'affaires initial
DO	Dossier d'opportunité
DPS	Dossier de présentation stratégique
FAP	Fiche d'avant-projet
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Gestion de projet standardisée
IQ	Infrastructure Québec
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	Origine-Destination
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMO	Plan de mobilité de l'Ouest
PPP	Partenariat public-privé
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SLR	Système léger sur rail
SQI	Société québécoise des infrastructures
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TDO	Train de l'Ouest
TOD	*Transit-oriented development*
VGQ	Vérificateur général du Québec

Sommaire

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF **7**

MÉTHODOLOGIE **8**

SYNTHÈSE DU PTI 2015-2016-2017 ..... **12**

FINANCEMENT DES PROJETS INSCRITS AU PTI 2015-2016-2017 ..... **18**

PROJETS MAJEURS **21**

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE **31**

Mobilité et modes d'accès durables **32**

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite **33**

PROJETS EN RÉALISATION 34
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 35
ENVELOPPE DE CONCEPTS 35

Coordination intermodale et tarification **36**

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 37
ENVELOPPE DE CONCEPTS 37

Qualité de service et information à la clientèle **38**

PROJETS EN RÉALISATION 39
ENVELOPPE DE CONCEPTS 41

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS **43**

Terminus et stationnements **45**

PROJETS EN RÉALISATION 47
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 47
ENVELOPPE DE CONCEPTS 48

Voies réservées et mesures préférentielles **49**

PROJETS EN RÉALISATION 51
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 52
ENVELOPPE DE CONCEPTS 52

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE **55**

Flotte de trains de banlieue **57**

PROJETS EN RÉALISATION 58
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 59

Infrastructures communes **61**

PROJETS EN RÉALISATION 63
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 64
ENVELOPPE DE CONCEPTS 65

Ligne Deux-Montagnes **67**

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 69
ENVELOPPE DE CONCEPTS 69

Ligne Vaudreuil-Hudson **71**

Ligne Saint-Jérôme **73**

PROJET EN RÉALISATION 75
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 75
ENVELOPPE DE CONCEPTS 75

Ligne Mont-Saint-Hilaire **77**

PROJET EN RÉALISATION 79
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 79
ENVELOPPE DE CONCEPTS 79

Ligne Candiac **81**

PROJETS EN RÉALISATION 83
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 84
ENVELOPPE DE CONCEPTS 84

Ligne Mascouche **85**

MESURES D'ATTÉNUATION **89**

PROJETS EN RÉALISATION 90
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 92
ENVELOPPE DE CONCEPTS 92

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **93**

ANNEXE B AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES **97**

ANNEXE C PROJETS MIS EN SUSPENS **99**

Un nouvel élan pour le financement des transports collectifs

L'adoption du Programme triennal d'immobilisations 2015-2016-2017 (PTI) par le conseil d'administration de l'AMT le 28 avril 2015 vient clore le processus d'élaboration du plan de réalisation des projets d'immobilisations en transport collectif pour les trois prochaines années.

En octobre dernier, en raison de sa situation financière, et plus particulièrement celle de son Fonds d'immobilisations destiné au financement des projets, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) avait demandé au ministre des Transports du Québec un report de la publication du PTI. En effet, la situation du Fonds d'immobilisations ne permettait pas de couvrir la totalité des projets et études prévus de même que la réalisation de projets additionnels.

Depuis, la situation a évolué positivement et l'AMT peut maintenant regarder l'avenir avec un nouvel optimisme, même si les défis restent nombreux.

UN FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL À 100 % DE LA LIGNE MASCOUCHE – Le 9 février 2015, le ministre des Transports du Québec annonçait la prise en charge des coûts de réalisation admissibles de la ligne Mascouche selon le cadre de financement habituel des grands projets de développement de transport collectif. Connue sous le nom de Train de l'Est pendant sa phase d'études et de construction, cette sixième ligne de trains de banlieue est donc financée à 100 % par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Cette bonne nouvelle vient alléger la pression financière que représentait ce projet, qui a connu d'ailleurs un succès d'achalandage dès sa mise en service le 1er décembre dernier. Ce financement gouvernemental, qui sera versé dans le Fonds d'immobilisations, permettra donc à l'AMT de réaliser les projets priorisés.

UNE CONTRIBUTION GOUVERNEMENTALE ACCRUE POUR 2015-2016 – Par ailleurs, dans son budget déposé le 26 mars dernier, le gouvernement reconnaît que les revenus actuels de l'AMT sont insuffisants pour couvrir la croissance des investissements et souhaite régulariser la situation budgétaire de l'AMT. Cette volonté rejoint nos représentations répétées auprès du gouvernement pour le sensibiliser aux limites actuelles du cadre de financement des transports collectifs.

La contribution du gouvernement annoncée dans le budget permettra à l'AMT de régulariser cette situation pour l'année 2015-2016. Cependant, les Fonds d'exploitation et d'immobilisations demeurent saturés, il faut donc trouver rapidement une solution durable de financement de notre organisation.

UNE RATIONALISATION DES DÉPENSES AMT – Nous avons travaillé en amont pour rationaliser au mieux nos dépenses. Des gestes concrets et responsables ont déjà été posés au cours des deux dernières années afin de redresser la situation financière de l'AMT. Notre budget d'exploitation est rigoureux et responsable et a nécessité des choix difficiles pour notre organisation, en particulier sur le plan des effectifs. Nous avons aussi répondu à la demande du Vérificateur général du Québec dans son rapport sur la gouvernance et la gestion des grands projets d'infrastructures à l'AMT, en resserrant le PTI 2015-2016-2017 pour y inscrire seulement les investissements qui peuvent être réalisés avec les fonds disponibles.

À cet égard, plusieurs partenaires nous ont transmis des commentaires sur le projet de PTI 2015-2016-2017, certains soulignant la rigueur de notre nouvelle méthodologie.

UN FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS À RÉINVENTER – S'il est vrai que le récent soutien financier annoncé par le MTQ apporte une aide appréciable, les défis financiers restent grands et les besoins en transport collectif vont croissant. Nous répondrons donc avec diligence au gouvernement du Québec qui nous demande d'élaborer une solution durable de financement de nos activités. Nous lui présenterons rapidement des propositions qui nous permettront d'assurer la pérennité du financement de notre organisation et le développement de nouveaux services de transport collectif.

Pour le bénéfice de tous, nous appelons nos partenaires à travailler étroitement avec nous pour faire de la région métropolitaine la référence nord-américaine dans le domaine des transports collectifs.

Nicolas Girard
Président-directeur général

Le 13 janvier 2015, le gouvernement du Québec a annoncé la conclusion d'une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour la réalisation, la gestion et le financement de grands projets d'infrastructures. Deux projets de transport collectif ont d'ores et déjà été identifiés par le gouvernement du Québec : le projet de système de transport collectif dans l'axe A-10 et le Plan de mobilité de l'Ouest.

Ces deux projets sont cependant conservés dans le PTI 2015-2016-2017 de l'AMT en attendant que le projet de loi visant à mettre en œuvre cette entente soit officiellement adopté à l'Assemblée nationale. Une fois cette étape achevée, l'AMT collaborera avec le gouvernement du Québec et la CDPQ afin d'assurer une transition ordonnée des dossiers.

PLAN STRATÉGIQUE VISION 2020

de développement du transport collectif

Le Plan stratégique – Vision 2020 sert de point d'ancrage aux projets et études inscrits au PTI 2015-2016-2017. Chaque projet ou étude se réfère à un axe stratégique spécifique, tout en répondant à la philosophie d'ensemble du plan. Toutes ces initiatives participent ainsi à la construction d'un réseau de transport collectif métropolitain de plus en plus rapide, convivial et accessible pour la clientèle.

PLAN STRATÉGIQUE – VISION 2020

AXE 1 MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

- Intermodalité
- Accessibilité
- Coordination intermodale
- Qualité de service et information clientèle
- Tarification métropolitaine

AXE 2 MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

- Équipements durables et milieux de vie de qualité
- Énergie durable

AXE 3 RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

- Croissance du réseau de métro
- Hausse de service du train de banlieue
- Réseau d'autobus

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

PROJETS MAJEURS

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

- Mobilité et modes d'accès durables
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- Coordination intermodale et tarification
- Qualité de service et information à la clientèle

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

- Terminus et stationnements
- Voies réservées et mesures préférentielles

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

- Flotte de trains de banlieue
- Infrastructures communes
- Ligne Deux-Montagnes
- Ligne Vaudreuil-Hudson
- Ligne Saint-Jérôme
- Ligne Mont-Saint-Hilaire
- Ligne Candiac
- Ligne Mascouche

MESURES D'ATTÉNUATION

Pour en savoir plus :
amt.qc.ca

Méthodologie

En continuité avec la refonte de la programmation triennale, l'AMT poursuit le raffinement de sa méthodologie dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2016-2017.

L'AMT a procédé à une première étape d'intégration des recommandations émises par le Vérificateur général du Québec (VGQ) à l'automne 2013, concernant la réalisation du PTI. La mise en place d'une méthodologie de priorisation de projets, à la prochaine édition, permettra de clôturer la refonte entamée dans l'édition 2013-2014-2015.

L'AMT a également intégré à ses processus les nouvelles orientations gouvernementales qui découlent de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, adoptée en février 2014.

Les bases méthodologiques et les nouvelles orientations qui ont permis de constituer le PTI 2015-2016-2017 sont présentées ci-dessous.

RECOMMANDATIONS DU VGQ – À l'automne 2013, le VGQ a remis à l'Assemblée nationale un rapport de vérification de l'optimisation des ressources sur la gouvernance et la gestion des grands projets d'infrastructure de l'AMT[1]. Dans ce rapport, le VGQ dresse différents constats sur la gouvernance métropolitaine, la planification stratégique de l'AMT, le projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) et la gestion des projets futurs de l'AMT.

Certains constats traitent spécifiquement du PTI, notamment de la méthodologie d'inscription des projets dans le programme et de la capacité financière de l'AMT à réaliser et à exploiter les projets qui y sont présentés. À la suite de ces constats, le VGQ propose des recommandations à mettre en place pour répondre aux problématiques observées[2] :

- déterminer les projets du PTI qui peuvent être réalisés et exploités avec les fonds disponibles
- adopter une méthode de priorisation adéquate des projets inclus dans le PTI, particulièrement pour les grands projets

MODIFICATIONS APPORTÉES À LA PRÉSENTATION DES PROJETS – Pour répondre aux recommandations émises, l'AMT a entrepris une série d'actions qui a des impacts sur la structure et sur la présentation de l'information du PTI.

- **Identification au PTI 2015-2016-2017 des projets qui peuvent être réalisés avec les fonds disponibles**
- **Poursuite des travaux de définition d'une méthodologie de priorisation de projet :** l'AMT a notamment mis sur pied un comité d'experts avec des professionnels issus du domaine des transports collectifs et de la gestion de projet pour l'accompagner dans cette démarche. Les résultats de ces travaux permettront de guider la préparation du PTI 2016-2017-2018.

POLITIQUE DE GESTION DE PROJETS – Le conseil d'administration de l'AMT s'est doté d'une Politique de gestion de projets, qui formalise la gouvernance ainsi que les processus en matière de gestion de projets. Il y est également fait mention des transferts de fonds pouvant être effectués en cours d'année.

---

[1] Rapport du VGQ à l'Assemblée nationale pour 2013-2014, Vérification de l'optimisation des ressources, Chapitre 4 : Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure, automne 2013, 58 pages.

[2] *Idem*, Section 2.2 : Planification stratégique de l'Agence, automne 2013, p.27

TRANSFERT BUDGÉTAIRE – La Politique de gestion de projets prévoit des règles en matière de transferts de fonds pouvant être effectués entre différents projets. Les transferts sont autorisés en fonction du cycle de vie des projets, de la clarification de certaines incertitudes en cours d'année ou de tout autre motif jugé pertinent par les instances désignées dans la politique.

RÉSERVE – L'AMT a provisionné au PTI une réserve non cumulative de 10 M$, qui a pour objectif de répondre aux éventuels besoins imprévus durant l'exercice en cours.

PLAN STRATÉGIQUE – Dans le présent document, le recoupement des projets en fonction des axes stratégiques a été mis en évidence à l'aide de pastilles de couleur.

- Projet en lien avec l'axe 1 du Plan stratégique – Vision 2020 (mobilité simplifiée)
- Projet en lien avec l'axe 2 du Plan stratégique – Vision 2020 (meilleure qualité de vie)
- Projet en lien avec l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020 (réseau métropolitain rapide et multimodal)

CLASSEMENT DES PROJETS – Les projets sont répartis en trois catégories, en fonction de leur position dans leur cycle de vie. Les budgets présentés pour chaque projet du PTI reflètent généralement l'étape à laquelle se situe le projet et s'appuient sur les meilleures estimations disponibles. Cette approche est en lien avec les orientations du Secrétariat du Conseil du trésor, qui demande à ce que les projets soient catégorisés selon qu'ils en sont à l'étape d'étude, de planification ou de réalisation.

Enveloppe de concepts : Cette catégorie regroupe généralement les projets qui en sont à la première étape de leur cycle de vie, soit la phase conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de lancer les études plus approfondies. Les budgets de ces projets sont ainsi consolidés dans une enveloppe. Cette provision sert aussi à traiter, le cas échéant, des projets qui peuvent se présenter en cours d'année.

Projets en planification et ingénierie : Cette catégorie regroupe les projets ayant atteint la phase d'avant-projet, avec des budgets d'études qui leur sont propres.

Projets en réalisation : Cette catégorie comprend, de manière générale, les projets pour lesquels des plans et devis sont en cours d'élaboration ou achevés et pour lesquels sont présentés des coûts de réalisation ainsi qu'un descriptif.

GPS – Basée sur les meilleures pratiques de l'industrie, la méthodologie de gestion de projet standardisée (GPS) intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets. Elle tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets de l'AMT sont assujettis, dont la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Présentement, l'AMT poursuit le déploiement de cette méthodologie, et ce, dans un souci d'amélioration continue considérant sa maturité et les standards reconnus en la matière. De plus, la GPS est soutenue par un progiciel de gestion intégré permettant une vue d'ensemble des principaux indicateurs du projet.

À la fin 2013, le conseil d'administration de l'AMT a constitué un comité de gestion de projets ayant comme mandat :

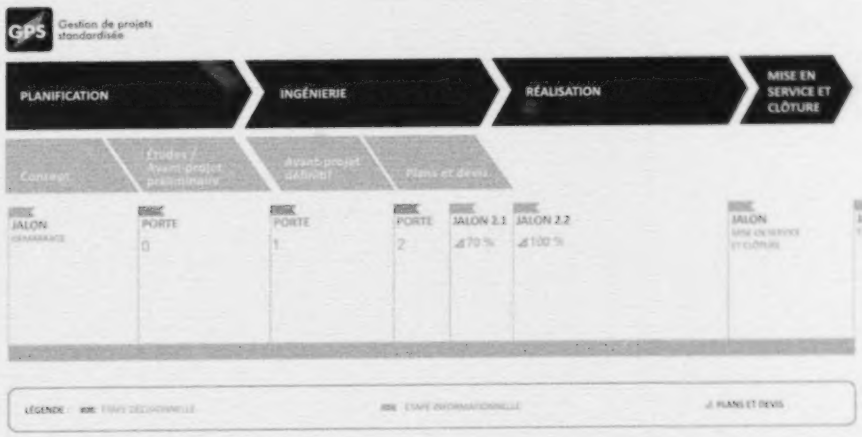
- d'examiner les projets majeurs visés par la Politique de gestion de projets de l'AMT et de faire des recommandations au conseil d'administration
- d'assurer la vigie du portefeuille de projets soumis, selon la Politique de gestion de projets de l'AMT, à la gouvernance du conseil d'administration
- d'évaluer les pratiques de l'AMT en matière de gestion de projets et de reddition de comptes et de faire des recommandations

Les travaux de ce comité ont débuté en 2014.

Cycle de vie des projets : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, le cycle de vie standard des projets de l'AMT se définit en quatre phases : la planification, l'ingénierie, la réalisation ainsi que la mise en service et la clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet de points de revue et décision, appelés portes et jalons, qui permettent aux instances décisionnelles de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. Cette année, le cycle de vie pour les projets majeurs a également été élaboré afin d'adapter le cycle de vie standard à la Directive des projets majeurs d'infrastructure publique.

Icônes : Dans le présent document, une icône identifie la prochaine porte ou le prochain jalon que le projet devra franchir. L'icône Revue périodique identifie les projets qui feront plutôt l'objet d'une revue à des moments prédéfinis par le comité de gestion de portefeuille (CGP). Pour les projets dont le déroulement s'effectue par lot, la porte ou le jalon le plus avancé des phases planification, ingénierie et réalisation détermine l'icône présentée. Un logo coloré signifie que le projet a fait l'objet d'une présentation à une instance décisionnelle interne. Un logo grisé signifie que le projet n'a pas encore été présenté au CGP et sera intégré au processus de revue de projet lorsqu'il atteindra une porte ou un jalon.

Cycle GPS standard :



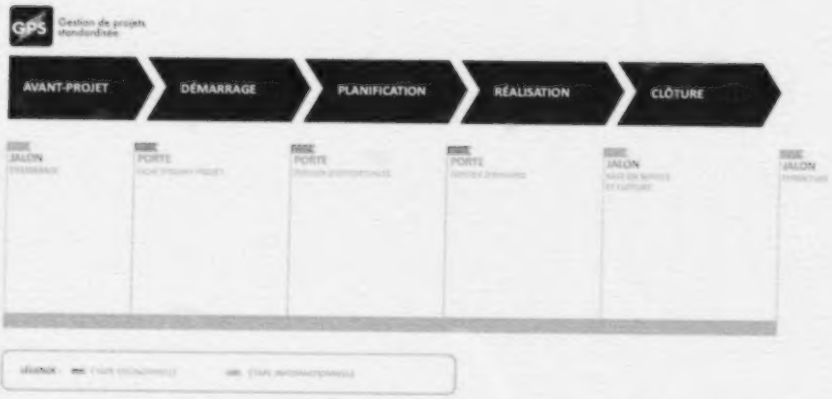
Projets intégrés au cycle de vie GPS

- GPS ▶ **JALON** DÉMARRAGE
- GPS ▶ **PORTE** 0
- GPS ▶ **PORTE** 1
- GPS ▶ **PORTE** 2
- GPS ▶ **JALON** 2.1 ▶ 70 %
- GPS ▶ **JALON** 2.2 ▶ 100 %
- GPS ▶ **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS ▶ **REVUE PÉRIODIQUE**

Projets non intégrés au cycle de vie GPS

- GPS ▶ **JALON** DÉMARRAGE
- GPS ▶ **PORTE** 0
- GPS ▶ **PORTE** 1
- GPS ▶ **PORTE** 2
- GPS ▶ **JALON** 2.1 ▶ 70 %
- GPS ▶ **JALON** 2.2 ▶ 100 %
- GPS ▶ **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- GPS ▶ **REVUE PÉRIODIQUE**

Cycle GPS pour projets majeurs :



Projets intégrés au cycle de vie GPS

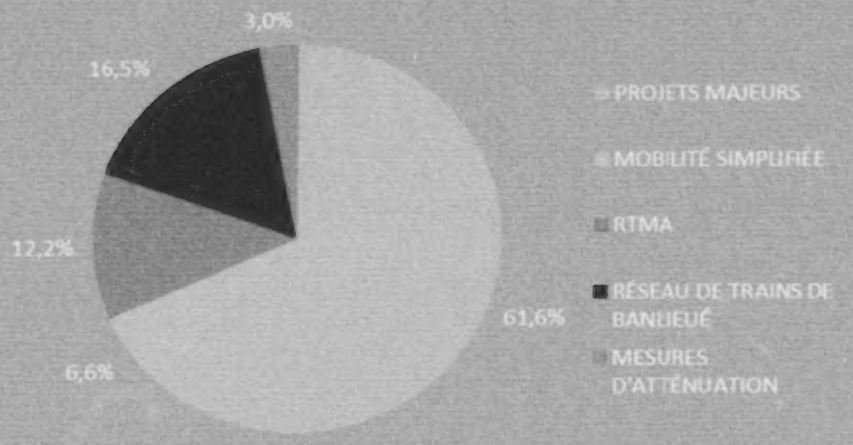
- **JALON** DÉMARRAGE
- **PORTE** FICHE D'AVANT-PROJET
- **PORTE** DOSSIER D'OPPORTUNITÉ
- **PORTE** DOSSIER D'AFFAIRES
- **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- **JALON** FERMETURE

Projets non intégrés au cycle de vie GPS

- **JALON** DÉMARRAGE
- **PORTE** FICHE D'AVANT-PROJET
- **PORTE** DOSSIER D'OPPORTUNITÉ
- **PORTE** DOSSIER D'AFFAIRES
- **JALON** MISE EN SERVICE ET CLÔTURE
- **JALON** FERMETURE

Synthèse du PTI 2015-2016-2017

Des investissements 2015-2016-2017 de 1 165,350 M$, incluant un budget 2015 de 474,999 M$.



INVESTISSEMENTS TOTAUX – Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 452,266 M$. Il s'ajoute aux investissements inscrits dans les PTI des autres organismes de transport pour maintenir et développer les réseaux d'autobus locaux et de métro.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES – Pour 2015, l'AMT prévoit des contributions municipales de 47,573 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 6,7 % par rapport au budget 2014 (TABLEAU 2). Ce Fonds sert à financer la part des immobilisations payable par l'AMT. L'augmentation des contributions municipales découle de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière.

TABLEAU 1 – Sommaire du PTI 2015-2016-2017 de l'AMT

	DÉPENSES AU 01/01/2015	PROJETS 2015-2016-2017	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	%
PROJETS MAJEURS					
Projets majeurs	872,841	711,856	221,699	1 806,396	100,0
TOTAL	**872,841**	**711,856**	**221,699**	**1 806,396**	**100**
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE					
Mobilité et modes d'accès durables	–	0,200	–	0,200	0,2
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	3,832	33,160	–	36,992	38,1
Coordination intermodale et tarification	3,282	8,222	–	11,504	11,9
Qualité de service et information à la clientèle	13,135	35,159	–	48,294	49,8
TOTAL	**20,249**	**76,741**	**–**	**96,990**	**100**
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS					
Terminus et stationnements	1,101	42,026	–	43,127	29,0
Voies réservées et mesures préférentielles	6,195	99,276	–	105,471	71,0
TOTAL	**7,296**	**141,302**	**–**	**148,598**	**100**
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Flotte de trains de banlieue	25,312	38,567	24,609	88,488	25,2
Infrastructures communes	46,757	90,260	–	137,017	39,0
Ligne Deux-Montagnes	0,206	2,794	–	3,000	0,9
Ligne Vaudreuil-Hudson	–	0,200	–	0,200	0,1
Ligne Saint-Jérôme	36,290	13,676	–	49,966	14,2
Ligne Mont-Saint-Hilaire	9,542	15,219	–	24,761	7,0
Ligne Candiac	18,462	29,538	–	48,000	13,7
Ligne Mascouche	–	0,100	–	0,100	0,0
TOTAL	**136,569**	**190,354**	**24,609**	**351,532**	**100**
MESURES D'ATTÉNUATION					
TOTAL	**3,653**	**35,097**	**0,000**	**38,750**	**100**
RÉSERVE	**–**	**10,000**	**–**	**10,000**	**100**
TOTAL GLOBAL	**1 040,608**	**1 165,350**	**246,308**	**2 452,266**	**100**

TABLEAU 2 – Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

	PRÉVISION 2016		BUDGET 2015		BUDGET 2014		VARIATION	VARIATION
(en milliers de $)	$	%	$	%	$	%	2016 / 2015	2015 / 2014
Conseil d'agglomération de Montréal	27 593	54,9%	26 094	54,9%	24 531	55,0%	5,7%	6,4%
Conseil d'agglomération de Longueuil	5 145	10,2%	4 878	10,3%	4 516	10,1%	5,5%	8,0%
Ville de Laval	4 924	9,8%	4 668	9,8%	4 360	9,8%	5,5%	7,1%
Couronne sud	4 324	8,6%	4 095	8,6%	3 840	8,6%	5,6%	6,6%
Couronne nord	6 913	13,8%	6 555	13,8%	6 137	13,8%	5,5%	6,8%
Couronne ouest	1 374	2,7%	1 282	2,7%	1 215	2,7%	7,2%	5,5%
TOTAL	**50 272**	**100,0%**	**47 573**	**100,0%**	**44 600**	**100,0%**	**5,7%**	**6,7%**

TABLEAU 3 – PTI 2015-2016-2017

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2015	2015	2016	2017	TOTAL 15-16-17	APRÈS 2017	GRAND TOTAL
	PROJETS MAJEURS								
IFR0052	Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	75	9,176	23,368	16,661	39,305	79,334	202,716	291,226
IFR0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine	75	88,647	20,489	9,664	–	30,153	–	118,800
IFR0028	Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles	75	39,752	19,809	100,932	160,207	280,948	–	320,700
IFR0054	Jonction de l'Est – Étagement	75	51,609	7,991	–	–	7,991	–	59,600
IFR0125 / IFR0092	Ligne Mascouche	100	618,072	106,626	6,008	–	112,634	–	730,706
IFR0060	Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires	100	5,246	7,216	4,517	–	11,733	–	16,979
IFR0109	Programme Réno-Tunnel	75	12,689	4,324	21,166	43,179	68,669	9,460	90,818
PLA 0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	100	39,409	21,662	–	–	21,662	–	61,071
IFR0146	Système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville (Montréal)	100	8,153	17,468	2,206	–	19,674	–	27,827
MRO0002	Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves	75	0,088	12,447	16,780	49,831	79,058	9,523	88,669
	SOUS-TOTAL		872,841	241,400	177,934	292,522	711,856	221,699	1 806,396
	TOTAL		**872,841**	**241,400**	**177,934**	**292,522**	**711,856**	**221,699**	**1 806,396**
	MOBILITÉ SIMPLIFIÉE								
	MOBILITÉ ET MODES D'ACCÈS DURABLES								
	Enveloppe de concepts								
	Mobilité et modes d'accès durables	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
	Projets en réalisation								
IFR0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements	75	0,581	3,954	1,953	1,907	7,814	–	8,395
IFR0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique	75	0,626	1,603	3,061	0,678	5,342	–	5,968
IFR0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures	75	1,211	0,444	0,230	0,041	0,715	–	1,926
	Projets en planification et ingénierie								
IFR0099	Accessibilité – Gare Centrale	75	0,901	3,000	7,269	–	10,269	–	11,170
IFR0100	Accessibilité – Terminus Centre-ville	75	0,513	6,419	1,830	0,571	8,820	–	9,333
	Enveloppe de concepts								
	Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		3,832	15,620	14,343	3,197	33,160	–	36,992
	COORDINATION INTERMODALE ET TARIFICATION								
	Projets en planification et ingénierie								
TI0016	Gouvernance métropolitaine des transports intelligents	75	0,850	0,629	–	–	0,629	–	1,479
TI0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	75	2,432	3,305	1,798	2,390	7,493	–	9,925
	Enveloppe de concepts								
	Coordination intermodale et tarification	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		3,282	4,034	1,798	2,390	8,222	–	11,504
	QUALITÉ DE SERVICE ET INFORMATION À LA CLIENTÈLE								
	Projets en réalisation								
IFR0101 / IFR0206 / PLA 1006 / TI0025	Cadre technologique de l'AMT – Amélioration	–	0,107	4,512	4,745	3,845	13,102	–	13,209
TI0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II	75	11,488	1,668	–	–	1,668	–	13,156
IFR0188 / IFR0199 / IFR0200	Mesures de sûreté – Amélioration	Variable	–	1,410	0,651	0,503	2,564	–	2,564
IFR0090	Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares	75	1,137	4,133	1,450	1,214	6,797	–	7,934
IFR0159	STI – Amélioration	75	0,403	3,085	3,085	3,085	9,255	–	9,658
	Enveloppe de concepts								
	Qualité de service et information à la clientèle	Variable	–	0,319	0,727	0,727	1,773	–	1,773
	SOUS-TOTAL		13,135	15,127	10,658	9,374	35,159	–	48,294
	TOTAL		**20,249**	**34,981**	**26,799**	**14,961**	**76,741**	**–**	**96,990**

(en millions de $)		% MTQ	AVANT 2015	2015	2016	2017	TOTAL 15-16-17	APRÈS 2017	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS								
	TERMINUS ET STATIONNEMENTS								
	Projets en réalisation								
IFR 0196	**Équipements métropolitains – Acquisition de terrains**	75	–	4,869	2,434	2,434	9,737	–	9,737
IFR 0191	**Équipements métropolitains – Entretien majeur**	–	–	1,094	1,122	1,123	3,339	–	3,339
IFR 0158	**Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude**	–	–	0,442	–	–	0,442	–	0,442
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0034	**Terminus et stationnement Sainte-Julie**	75	0,866	12,140	13,330	1,784	27,254	–	28,120
	Enveloppe de concepts								
	Terminus et stationnements	–	0,235	0,864	0,390	–	1,254	–	1,489
	SOUS-TOTAL		1,101	19,409	17,276	5,341	42,026	–	43,127
	VOIES RÉSERVÉES ET MESURES PRÉFÉRENTIELLES								
	Projets en réalisation								
IFR 0164	**Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles**	100	4,776	45,428	49,796	–	95,224	–	100,000
IFR 0177	**Boulevard Des Laurentides – Voie réservée – Signalisation**	75	0,210	0,578	–	–	0,578	–	0,788
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0022	**Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude**	75	0,660	3,023	–	–	3,023	–	3,683
	Enveloppe de concepts								
	Voies réservées et mesures préférentielles	–	0,549	0,279	0,172	–	0,451	–	1,000
	SOUS-TOTAL		6,195	49,308	49,968	–	99,276	–	105,471
	TOTAL		**7,296**	**68,717**	**67,244**	**5,341**	**141,302**	**–**	**148,598**
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
	FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE								
	Projets en réalisation								
MRO 0017	**Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées**	75	7,204	7,852	11,093	–	18,945	–	26,149
MRO 0001	**Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration**	–	5,062	1,858	0,564	–	2,422	–	7,484
MRO 0018	**Matériel roulant – Réparations majeures**	–	0,057	0,953	0,836	0,657	2,446	–	2,503
MRO 0008	**Voitures 700 – Révision**	–	12,137	0,743	0,281	–	1,024	–	13,161
	Projet en planification et ingénierie								
MRO 0013	**Voitures automotrices – Programme de réhabilitation**	Variable	0,852	0,548	4,588	8,594	13,730	24,609	39,191
	SOUS-TOTAL		25,312	11,954	17,362	9,251	38,567	24,609	88,488

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2015	2015	2016	2017	TOTAL 15-16-17	APRÈS 2017	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	INFRASTRUCTURES COMMUNES								
	Projets en réalisation								
MRO 0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures	75	8,195	0,759	–	–	0,759	–	8,954
IFR 0194 / IFR 0195	Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	75	–	9,179	3,043	–	12,222	–	12,222
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	75	15,424	5,574	10,101	7,121	22,796	–	38,220
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	75	19,863	11,339	4,497	–	15,836	–	35,699
IFR 0192 / IFR 0193	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes	–	–	4,852	4,972	5,096	14,920	–	14,920
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0077	Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude	75	0,887	1,770	1,568	–	3,338	–	4,225
IFR 0117	Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude	75	0,815	1,940	2,238	–	4,178	–	4,993
IFR 0089	Programme Réno-structures – Pont Cornwall	75	0,605	10,395	–	–	10,395	–	11,000
MRO 0007	Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I	75	0,968	0,672	3,004	2,040	5,716	–	6,684
	Enveloppe de concepts								
	Infrastructures communes	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		46,757	46,580	29,423	14,257	90,260	–	137,017
	LIGNE DEUX-MONTAGNES								
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0030	Gare Île-Bigras – Réhabilitation	75	0,206	0,102	1,942	–	2,044	–	2,250
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Deux-Montagnes	–	–	0,750	–	–	0,750	–	0,750
	SOUS-TOTAL		0,206	0,852	1,942	–	2,794	–	3,000
	LIGNE VAUDREUIL-HUDSON								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Vaudreuil-Hudson	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	LIGNE SAINT-JÉRÔME								
	Projet en réalisation								
IFR 0006	Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	36,266	6,850	–	–	6,850	–	43,116
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0070	Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais	75	0,024	0,295	3,257	3,074	6,626	–	6,650
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Saint-Jérôme	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		36,290	7,345	3,257	3,074	13,676	–	49,966

(en millions de $)		% MTQ	AVANT 2015	2015	2016	2017	TOTAL 15-16-17	APRÈS 2017	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE								
	Projet en réalisation								
IFR0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75	5,548	2,038	0,054	–	2,092	–	7,640
	Projet en planification et ingénierie								
IFR0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	3,994	7,516	5,411	–	12,927	–	16,921
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Mont-Saint-Hilaire	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		9,542	9,754	5,465	–	15,219	–	24,761
	LIGNE CANDIAC								
	Projets en réalisation								
IFR0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75	3,432	3,568	–	–	3,568	–	7,000
IFR0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	75	6,731	3,510	4,354	5,205	13,069	–	19,800
	Projet en planification et ingénierie								
IFR0002	Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I	75	8,299	11,041	1,660	–	12,701	–	21,000
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Candiac	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		18,462	18,319	6,014	5,205	29,538	–	48,000
	LIGNE MASCOUCHE								
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Mascouche	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	TOTAL		**136,569**	**95,104**	**63,463**	**31,787**	**190,354**	**24,609**	**351,532**
	MESURES D'ATTÉNUATION								
	Projets en réalisation								
IFR0041	Mesures d'atténuation 2012-2013	100	0,537	1,803	–	–	1,803	–	2,340
IFR0157	Mesures d'atténuation 2013-2014	100	1,177	0,145	–	–	0,145	–	1,322
IFR0160	Mesures d'atténuation 2014-2015	100	0,050	3,950	–	–	3,950	–	4,000
IFR0204 / IFR0205	Mesures transitoires Vendôme 2014-2015	100	1,171	1,164	–	–	1,164	–	2,335
	Projet en planification et ingénierie								
IFR0156	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017	100	0,718	13,035	–	–	13,035	–	13,753
	Enveloppe de concepts								
	Mesures d'atténuation	100	–	4,700	10,300	–	15,000	–	15,000
	TOTAL		**3,653**	**24,797**	**10,300**	**–**	**35,097**	**–**	**38,750**
	RÉSERVE		**–**	**10,000**	**–**	**–**	**10,000**	**–**	**10,000**
	TOTAL GLOBAL		**1 040,608**	**474,999**	**345,740**	**344,611**	**1 165,350**	**246,308**	**2 452,266**

Financement des projets inscrits au PTI 2015-2016-2017

SUBVENTION GOUVERNEMENTALE – Pour la majorité des projets, le ministère des Transports du Québec (MTQ) assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales, à raison de 0,01 $ par 100 $ du rôle d'évaluation foncière, qui totaliseront 47,573 M$ en 2015.

Le PTI 2015-2016-2017 présente des investissements triennaux de 1 165,350 M$. Le budget des projets pour 2015 est de 474,999 M$. Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 452,266 M$.

Le 9 février 2015, le ministre des Transports du Québec annonçait la prise en charge des coûts de réalisation admissibles de la ligne Mascouche. Cette décision gouvernementale vient en effet dégager une marge de manœuvre de 175 M$ qui sera versée dans le Fonds d'immobilisations de l'AMT. Celle-ci est incluse dans la modélisation financière présentée.

Comme cela a été souligné à plusieurs reprises au cours des dernières années, et soulevé dans le cadre des consultations menées en mai 2013 par le gouvernement du Québec en vue de la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable (maintenant annoncée en tant que Stratégie québécoise de la mobilité durable), des solutions doivent être apportées au problème du financement des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. Les besoins, tant en matière de maintien d'actifs que de développement, ont été identifiés et chiffrés par plusieurs partenaires, dont l'AMT.

Ces besoins sont importants, et sans l'élargissement des sources actuelles de financement ou la mise en œuvre de nouvelles, les plans de maintien et de développement de l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région métropolitaine sont compromis. Tel que stipulé dans le budget déposé le 26 mars dernier, le gouvernement reconnaît que les revenus actuels de l'AMT sont insuffisants pour couvrir la croissance des investissements. Il souhaite donc régulariser la situation budgétaire de l'AMT. Nous travaillons donc de concert avec le gouvernement pour trouver rapidement une solution durable au financement de l'AMT.

Depuis plusieurs années, par le biais de son PTI, l'AMT annonçait que les disponibilités du Fonds d'immobilisations étaient insuffisantes pour couvrir l'ensemble des projets inscrits.

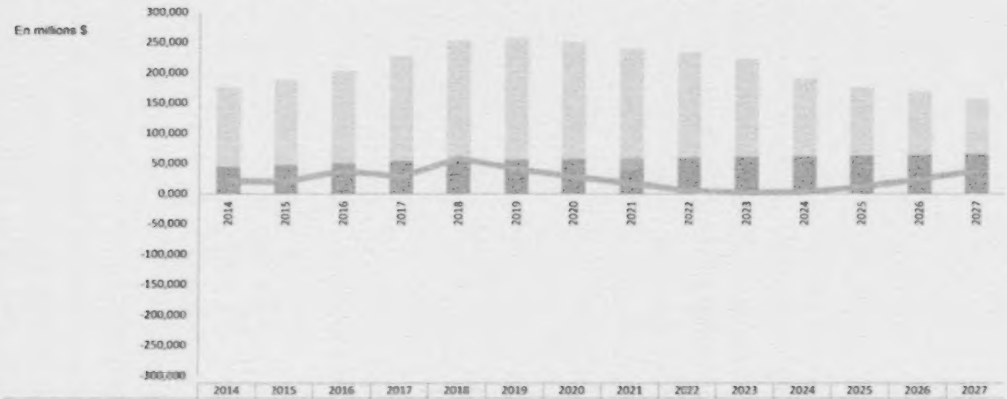
Afin de pallier cette situation, l'AMT a mené un exercice de priorisation de projets et a eu des discussions avec ses partenaires afin de maximiser sa structure de financement.

Une vingtaine de projets ont été retirés et la portée de plusieurs autres a été réduite à la suite de cet exercice de priorisation.

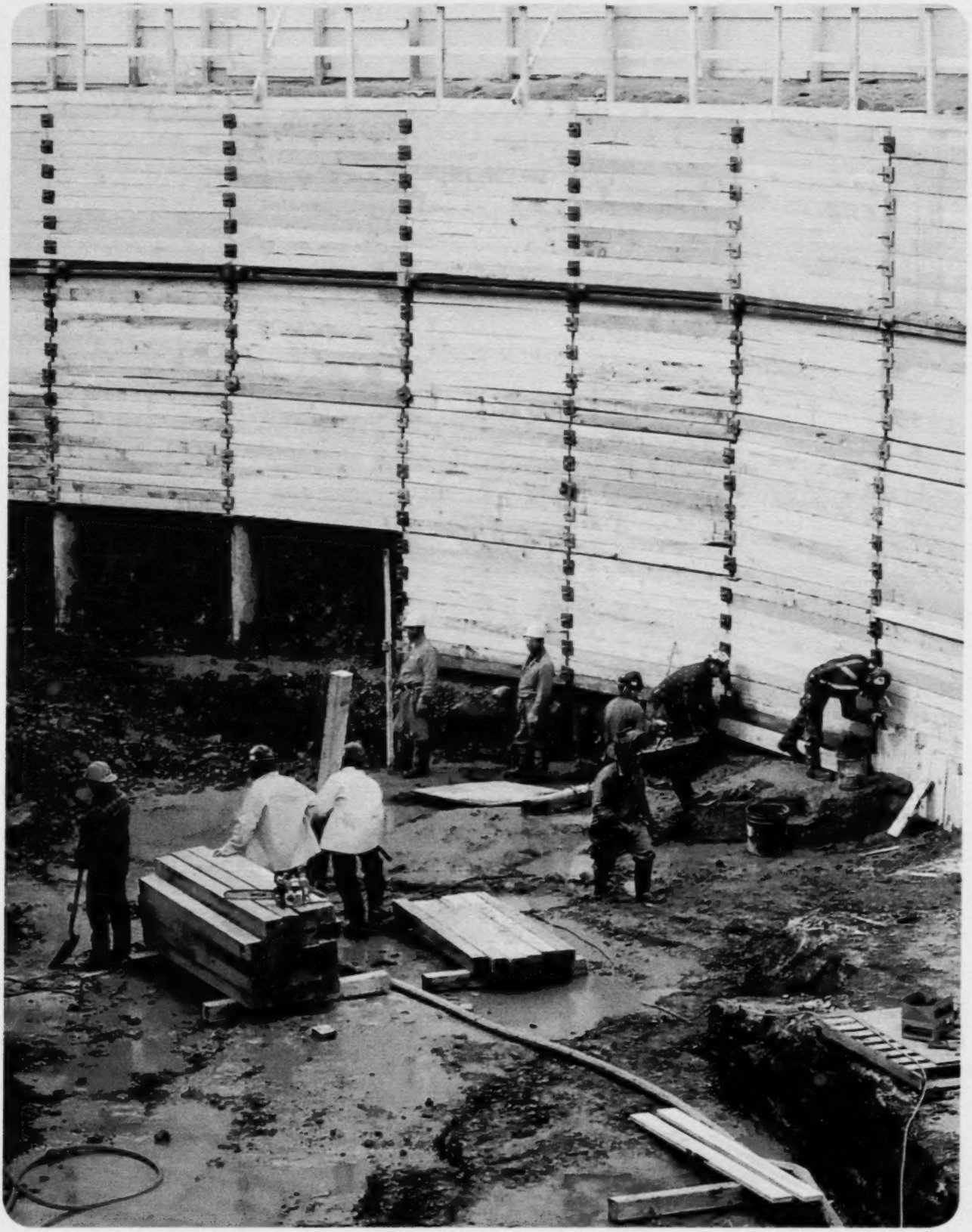
Les résultats de cet exercice, transcrits dans notre modèle de prévisions des flux monétaires, nous indiquent que les liquidités sont disponibles pour les projets inscrits au PTI 2015-2016-2017. Les prévisions de flux monétaires montrent tout de même clairement la marge de manœuvre ténue à laquelle l'AMT fait face, et expliquent son obligation à limiter ses projets aux valeurs inscrites au présent PTI.

Les défis de financement de l'AMT demeurent donc importants, puisque le cadre financier actuel ne permet pas de répondre à une pérennité des investissements en transport collectif.

Prévisions des mouvements d'encaisse pour le Fonds d'immobilisations pour la période de 2015 à 2021



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Subventions totales du MTQ	130,914	139,842	152,270	172,095	196,935	199,882	192,351	179,645	172,083	160,911	127,541	111,132	103,142	90,427
Contributions municipales RFU	44,600	47,573	50,272	54,200	55,300	56,400	57,500	58,700	59,900	61,100	62,300	63,500	64,800	66,100
Solde cumm des liquidités modélisation 2015-16-17	20,836	19,100	37,329	27,363	57,440	40,584	26,936	16,636	5,172	2,083	2,714	11,502	22,918	37,756



Projets majeurs

L'AMT vise à offrir un véritable réseau métropolitain efficace, fiable, rapide et multimodal pour les citoyens de la région métropolitaine. Pour y arriver, il est nécessaire d'implanter des modes de transport appropriés aux différents contextes urbains, tout en maintenant et améliorant les services existants.

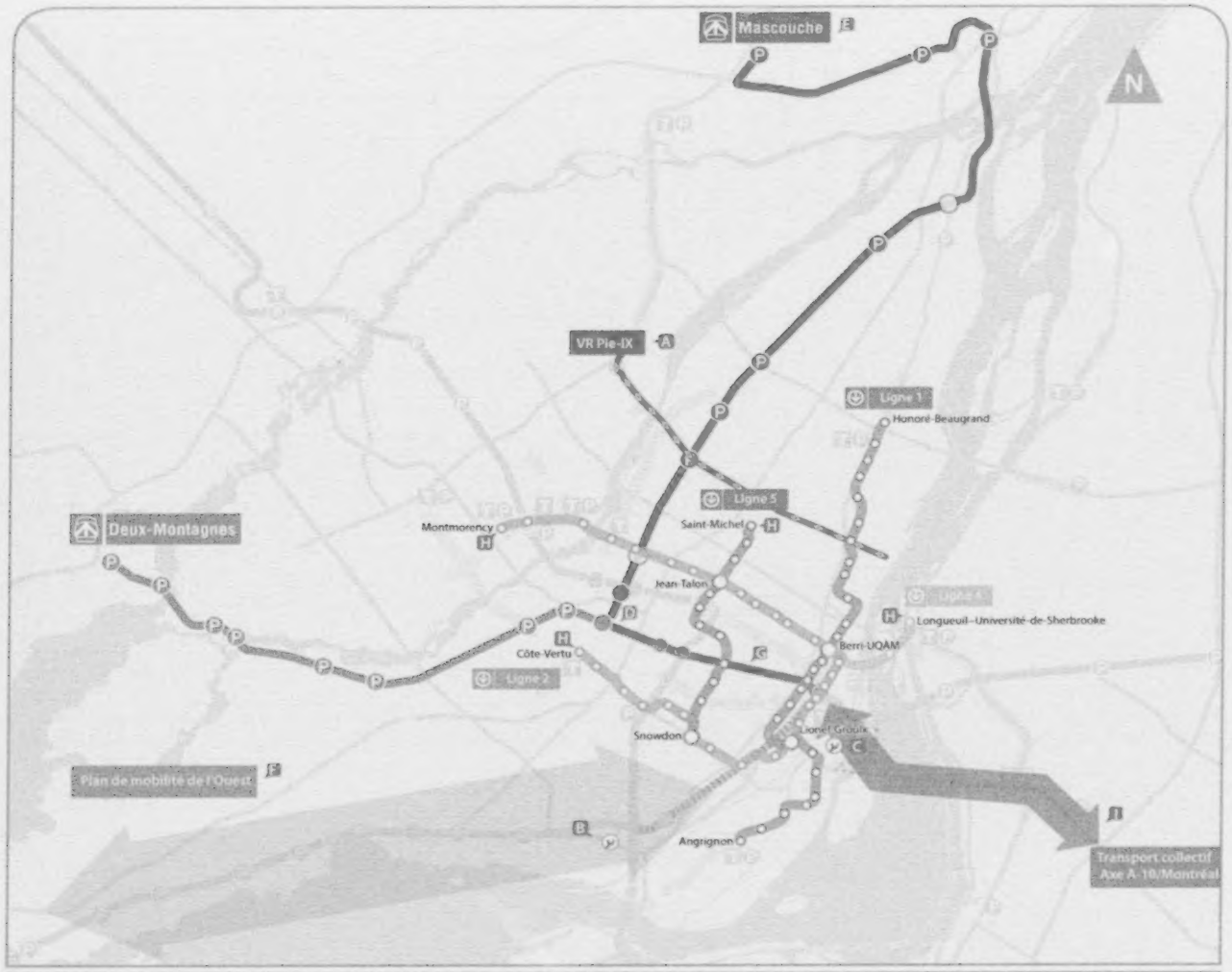
Parmi les initiatives à mettre en place pour atteindre les objectifs déterminés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT, il y a deux types de projets majeurs : des projets de développement et des projets visant à assurer la fiabilité et la durabilité des services en place.

Certains de ces projets majeurs sont assujettis à la Directive des projets majeurs d'infrastructure publique. Adoptée le 12 février 2014, cette Directive gouvernementale détermine les mesures requises pour assurer la gestion rigoureuse des projets majeurs d'infrastructure publique. Elle vise notamment à promouvoir les meilleures pratiques en gestion de projet, afin de faire les bons choix d'investissement pour se doter d'infrastructures de qualité tout en respectant les limites d'investissement établies.

Elle permet également au Conseil des ministres de disposer de l'information nécessaire pour convenir de la pertinence d'un projet majeur et pour s'assurer que toutes les actions nécessaires, depuis le démarrage du projet majeur jusqu'à sa clôture, ont été prévues et exécutées.

En vertu de l'article 3 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'AMT est un organisme public assujetti à cette Directive au regard de ses projets d'infrastructure publique considérés majeurs selon les critères déterminés par le Conseil du trésor, notamment un coût de projet de 50 M$ et plus. Essentiellement, la Directive comporte trois étapes d'autorisation, soit l'élaboration d'une Fiche d'avant-projet (FAP), d'un Dossier d'opportunité (DO) et d'un Dossier d'affaires (DA). En vertu de la Directive, le Conseil des ministres doit donner son accord avant de poursuivre le projet à chacune des étapes.

L'AMT a adapté son cycle de vie de projet afin de refléter ces étapes. Ce cycle de vie distinct pour les projets majeurs est présenté à la section Méthodologie.



A. Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée
B. Centre d'entretien et site de garage Lachine
C. Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles
D. Jonction de l'Est – Étagement
E. Ligne Mascouche
F. Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires
G. Programme Réno-Tunnel
H. Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
I. Système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville (Montréal)
J. Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves *(non illustré)*

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

RÉF. IFR 0053 GPS ▶ PORTE DOSSIER D'OPPORTUNITÉ AXE RTMA

Avec le nouveau système de transport de type Service rapide par bus (SRB), le boulevard Pie-IX sera transformé en un axe majeur de transport collectif, disposant d'aménagements sécuritaires et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable.

Selon l'étude de transport réalisée, ce SRB permettrait de bonifier l'offre de transport en commun et d'atteindre un achalandage de l'ordre de 70 000 déplacements par jour dans les deux directions dans l'ensemble de l'axe sur 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval). Un total de 17 stations et un stationnement incitatif seront aménagés. Compte tenu de l'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard, ce scénario nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et de la dimension des trottoirs) et à l'aménagement paysager, en plus de la mise à niveau des réseaux d'égout et d'aqueduc. Un objectif important de ce projet est de faire de ce corridor de transport un lieu durable où l'émission de gaz à effet de serre (GES) est moindre et où la qualité de l'air est améliorée.

Ce projet regroupe les volets de transport, mais aussi ceux touchant l'urbanisme, l'environnement, l'économie, la technologie, l'acceptabilité sociale et l'architecture. Il tient compte aussi des intérêts des différents partenaires que sont le MTQ, les Villes de Montréal et de Laval (incluant les quatre arrondissements montréalais), Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Vidéotron, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et Urbis – Transport urbain Les Moulins. L'autorisation du DO par le Conseil des ministres permettra de procéder à la mise en place d'un Bureau de projet intégré AMT-Ville de Montréal.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	9,176	23,368	16,661	39,305	202,716	291,226

Centre d'entretien et site de garage Lachine

RÉF. IFR 0074 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Voulant se doter d'installations appropriées pour assurer l'entretien de son nouveau matériel roulant circulant sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac, l'AMT a acquis en 2011 une partie de la cour ferroviaire Sortin appartenant autrefois au Canadien Pacifique (CP), en vue de la construction d'un centre d'entretien moderne et répondant aux exigences opérationnelles reliées à ses activités.

Dans l'esprit de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, l'AMT a collaboré avec Infrastructure Québec (IQ), devenue depuis la Société québécoise des infrastructures (SQI), afin de déterminer le modèle d'affaires le plus opportun pour réaliser le projet : le mode de réalisation retenu consiste en la conception, la construction et le financement à court terme du centre d'entretien Lachine par un concepteur constructeur. Le Conseil des ministres a autorisé en avril 2012 le dossier d'affaires final (DAF) du projet, ce qui a permis à l'AMT d'octroyer le contrat. La construction est en cours de réalisation et devrait être parachevée à la fin de l'année 2015.

Le nouveau centre d'entretien pourra recevoir 13 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds comme un pont roulant, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa durée de vie utile.

En plus de la participation financière du gouvernement du Québec, ce projet bénéficie du soutien financier du Fonds Partenariat public-privé Canada (Fonds PPP Canada).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	24,750	88,647	20,489	9,664	–	–	118,800

Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles

RÉF. IFR 0028 GPS PORTE DOSSIER D'AFFAIRES AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Situé sur le terrain abritant les anciens ateliers du Canadien National (CN) à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l'AMT, ce nouveau centre d'entretien recevra le matériel roulant circulant sur les lignes Deux-Montagnes, Mont-Saint-Hilaire et Mascouche, et sur la ligne Saint-Jérôme dans le cas où sa gare terminale deviendrait la Gare Centrale. Le projet a reçu un accueil très favorable des citoyens et des élus municipaux, satisfaits de constater que l'AMT a mis en place des mesures concrètes d'atténuation afin de réduire les nuisances pour le quartier et d'enfin voir l'activité ferroviaire renaître à Pointe-Saint-Charles.

Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et le centre d'entretien devrait être opérationnel en 2017. Le site pourra recevoir 21 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, cinq voitures multiniveaux et deux couples de série 400 [MR90] (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque), un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

Le 10 juillet 2013, le MTQ autorisait l'AMT à élaborer le DAF en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, alors en vigueur. Le 31 juillet 2013, en collaboration avec l'AMT, IQ (maintenant SQI) annonçait le lancement d'un appel de qualification en vue de la sélection de candidats pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de ce nouveau centre.

L'AMT, le MTQ et la SQI collaborent étroitement au processus de sélection du partenaire privé. Les candidats retenus ont été invités à participer à l'appel de propositions du contrat de conception-construction-financement-entretien, dont la conclusion est prévue pour le printemps 2015. En respect de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, les sommes ont été révisées afin d'y intégrer une enveloppe liée aux risques du projet, aux frais financiers inhérents et à l'inflation. Or, il est possible que cette enveloppe ne soit pas utilisée.

Par ailleurs, une demande de soutien financier a été déposée pour ce projet au Fonds PPP Canada, qui a confirmé son intérêt à financer une portion du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	39,752	19,809	100,932	160,207	–	320,700

Jonction de l'Est – Étagement

RÉF. IFR 0054 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'étagement ferroviaire de la jonction de l'Est était indispensable pour augmenter le nombre de trains de passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. De plus, ce projet était un préalable à la mise en service de la ligne Mascouche [réf. IFR 0125].

Une structure a été aménagée pour faire passer la voie où roulent les trains de marchandises du CN (subdivision Saint-Laurent) par-dessus la ligne électrifiée Deux-Montagnes où circulent les trains de l'AMT. Il a fallu mettre en place des voies de déviation temporaires, incluant l'électrification de certaines de ces voies, afin de maintenir les services ferroviaires du CN et de l'AMT durant les travaux de construction. Un mur acoustique végétalisé a été construit, et des aménagements paysagers connexes ont été réalisés comme mesures d'atténuation antibruit exigées par les riverains. Les travaux ont débuté en 2010 et se termineront en 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	51,609	7,991	–	–	–	59,600

Ligne Mascouche

RÉF. IFR 0125 IFR 0092 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Avec cette nouvelle ligne de trains de banlieue, les résidents de l'est de l'île de Montréal et les résidents de la couronne nord-est de Montréal ont accès à un service de transport collectif efficace. Depuis sa mise en service le 1er décembre 2014, cette ligne assure, à partir de la gare Mascouche en direction de la Gare Centrale, seize départs quotidiens, dont onze en pointe. Elle dessert les gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard–Montréal-Nord, Saint-Michel–Montréal-Nord, Ahuntsic, Mont-Royal, Canora et la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Les gares Pointe-aux-Trembles et Sauvé sont actuellement en cours de construction et leur mise en service est prévue en 2015.

Ce projet a nécessité les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 10 nouvelles gares, dont huit avec stationnement ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées dans l'est de Montréal ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.) ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) ;
- l'acquisition de cinq locomotives bimodes neuves (électrique et diesel à gabarit réduit) ;
- l'acquisition de 30 voitures multiniveaux neuves.

En janvier 2012, le Conseil des ministres établissait par décret le budget du projet à 671,4 M$ assorti d'une provision pour risques de 90 M$. Le projet est sous la gouverne d'un Comité de gérance composé de représentants du MTQ, de la SQI et de l'AMT ainsi que de membres indépendants. La portion du budget relative à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite est incluse dans le budget. Il convient de noter que l'enveloppe budgétaire pour risques a été placée sous la responsabilité du MTQ. Une première tranche de 28,6 M$ de cette provision a été accordée par le ministre des Transports le 18 décembre 2013. Une demande globale de 59,3 M$ (incluant la première tranche de 28,6 M$) a par la suite été déposée au gouvernement afin de pallier la concrétisation des risques du projet. Cette somme représente 30,7 M$ de moins que la réserve originale prévue de 90 M$ autorisée par le Conseil des ministres en janvier 2012. L'AMT est en attente de l'approbation de cette demande globale. Selon nos prévisions, l'enveloppe de risque de 90 M$ ne sera pas utilisée entièrement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	618,072	106,626	6,008	–	–	730,706

Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires

RÉF. IFR 0060 GPS PORTE DO AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

En février 2011, l'AMT a amorcé des études d'ingénierie visant à documenter le projet du Train de l'Ouest (TDO). Ces travaux ont notamment conduit l'AMT, le MTQ et les partenaires à lancer un processus de travail plus large et concerté pour améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal. Un Bureau des partenaires a ainsi été mis en place, en août 2012, et a constitué une instance d'échange et de mise en commun des besoins de mobilité dans ce secteur. Les travaux du Bureau des partenaires ont servi à dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et un diagnostic cohérent de la mobilité dans l'ouest. Forts de cette compréhension concertée et partagée des besoins, de même que des objectifs ciblés par la démarche du Plan de mobilité de l'Ouest (PMO), les partenaires ont élaboré différents scénarios de desserte en réponse aux besoins ciblés. Quatre scénarios de desserte multimodaux ont ainsi été retenus.

Ces scénarios, nommés selon la dominance du mode mis de l'avant, sont les suivants :

- **Scénario A1 :** dominance Système léger sur rail (SLR) reliant le centre-ville de Montréal au centre commercial Fairview Pointe-Claire (SLR long)
- **Scénario A2 :** dominance SLR reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (SLR court)
- **Scénario B :** dominance Train mettant de l'avant le service de trains de banlieue sur la ligne existante Vaudreuil-Hudson
- **Scénario C :** dominance Bus privilégiant le développement du service par autobus dans l'ouest de Montréal, complété par une légère amélioration des services sur la ligne Vaudreuil-Hudson (deux semi-express en pointes du matin et de soir)

Les études d'avant-projet préliminaire du TDO, débutées en 2011 et achevées en mars 2013, représentent un élément majeur du PMO. Cette importante analyse, permettant d'élaborer, pour la ligne Vaudreuil-Hudson, une planification stratégique à long terme, constitue le fondement de la vision en transport collectif de l'AMT pour l'ouest de l'île de Montréal et est à la base du scénario B, à dominance Train. Elle présente une

approche intégrée multimodale et déploie les services de la ligne Vaudreuil-Hudson en complémentarité avec les autres projets de transport collectif de l'ouest de l'île de Montréal.

Les quatre scénarios ont été évalués en fonction de leur cohérence avec les objectifs ciblés, les besoins à combler et la stratégie d'intervention convenue. Les résultats de ces analyses ont été présentés au comité directeur du PMO le 20 juin 2014 en vue de l'identification du ou des scénarios à privilégier pour la poursuite des études. Les scénarios A1, B et C ont été retenus. L'AMT a alors obtenu le mandat de poursuivre ses travaux.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a annoncé, le 13 janvier 2015, la conclusion d'une entente commerciale avec la CDPQ pour la réalisation, la gestion et le financement de projets majeurs, dont le PMO. Le projet de loi 38, visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la CDPQ, a été déposé à l'Assemblée nationale le 18 mars 2015. Une fois que ce projet de loi permettant à la CDPQ d'assumer un tel rôle sera adopté, l'AMT offrira son entière collaboration au gouvernement du Québec et à la CDPQ pour assurer une transition efficace du projet, le cas échéant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	5,246	7,216	4,517	–	–	16,979

Programme Réno-Tunnel

RÉF. IFR 0109 | GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale. Il représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers de la ligne la plus achalandée de son réseau : la ligne Deux-Montagnes. Depuis le 1er décembre 2014, la ligne Mascouche y passe également pour accéder à la Gare Centrale.

Avec cet afflux anticipé d'achalandage dû au passage de la ligne Mascouche, du possible passage à long terme de la ligne Saint-Jérôme et de l'augmentation envisagée de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, et devant la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et des locomotives bimodes sur le réseau), l'AMT a lancé des études afin de s'assurer de l'état de l'infrastructure actuelle et d'apporter les améliorations jugées nécessaires pour accroître la sécurité des usagers, du personnel ferroviaire et des équipes d'intervention d'urgence.

Le programme Réno-Tunnel, défini en collaboration avec nos partenaires, vise spécifiquement à continuer à améliorer la sécurité dans le tunnel Mont-Royal. Une première phase visant à améliorer les mesures de sécurité au sein du tunnel Mont-Royal a été terminée préalablement à la mise en service de la ligne Mascouche. Il est prévu que les travaux de la phase II du projet débuteront avant la fin de l'année 2016.

Le budget présenté au présent PTI couvre l'ensemble des coûts liés au programme, incluant les frais d'études, d'ingénierie et de réalisation, et ce, tel que connu et défini à l'étape d'avant-projet définitif. Les prochaines étapes sont l'élaboration de l'ingénierie détaillée et l'élaboration du DA.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	12,689	4,324	21,166	43,179	9,460	90,818

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉF. PLA 0001 | GPS ▶ PORTE DOSSIER D'OPPORTUNITÉ | AXE MÉTRO

Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme. Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

Désirant répondre à la croissance des besoins en mobilité dans la région, le gouvernement du Québec a annoncé, en 2009, la création d'un Bureau de projet, placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, pour étudier en profondeur les possibilités de prolongement du réseau de métro. Le projet concerne les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro. Conformément aux cibles du Plan stratégique – Vision 2020, une meilleure couverture du réseau de métro permettra d'augmenter le taux d'accès de la population à un mode rapide dans la région et d'attirer une nouvelle clientèle vers les transports collectifs.

Prolongements à l'étude

- Ligne 5 bleue : prolongement vers Anjou
- Ligne 4 jaune : prolongement sur le territoire de Longueuil
- Ligne 2 orange : prolongement vers Bois-Franc et Laval

Phases de travail

Dès le démarrage du projet, le Bureau de projet a mis en place un processus de sept phases axé sur les risques et le cadre de gouvernance, qui a permis d'obtenir l'adhésion des parties prenantes et de s'adapter aux cadres décisionnels gouvernementaux sans compromette les activités entamées et l'échéancier global.

Phase 1 [octobre 2010 à mai 2011] : Cette phase a permis de mettre en place le cadre de gouvernance et d'établir le programme d'études. Elle a aussi permis de démarrer les exercices d'analyse des risques regroupant les parties prenantes du projet.

Phase 2 [juin 2011 à décembre 2012] : Cette phase a permis de réaliser un programme d'études multidisciplinaires sur les trois prolongements à l'étude, incluant des études économiques et financières permettant d'évaluer les retombées économiques et la rentabilité financière des prolongements. Elle s'est terminée avec un consensus des parties prenantes sur le choix des trois corridors à privilégier.

Phase 3A (séquencement) [janvier 2013 à été 2013] : Cette phase a permis de déposer une recommandation au gouvernement du Québec sur une séquence de mise en œuvre (conception, construction et exploitation) des prolongements du métro en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude et de finaliser le dossier de présentation stratégique (DPS) tel que requis par la Politique-cadre. Cette approche permet au gouvernement du Québec de procéder à une planification budgétaire adéquate, considérant les investissements importants que requièrent la réalisation et l'exploitation des prolongements à l'étude.

Phase 3 : Sur la base des recommandations formulées dans le DPS, le gouvernement du Québec a annoncé en septembre 2013 sa priorité pour un premier stade de prolongement, soit celui de la ligne bleue et a autorisé l'AMT à poursuivre avec la phase 3 du projet. Cette phase consiste à réaliser l'avant-projet pour le prolongement de la ligne 5 bleue ainsi que de poursuivre les études en matière de développement urbain et de financement innovant pour les trois lignes à l'étude, afin de mettre à jour la séquence de mise en œuvre proposée en 2013. À l'issue de la phase 3, l'AMT déposera un DO pour le prolongement de la ligne bleue et une FAP pour la mise à jour du séquencement, et ceci en vertu de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui a été adoptée par le gouvernement du Québec en février 2014.

Le 27 février 2015, le ministre des Transports du Québec confirmait sa demande d'élargir le mandat du Bureau de projet, pour y inclure une étude préliminaire d'achalandage qui documenterait les perspectives d'utilisation d'un mode de surface et son impact sur les usagers.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	39,409	21,662	–	–	–	61,071

Système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville (Montréal)

REF. IFR 0146 GPS ▶ PORTE DOSSIER D'OPPORTUNITÉ AXE MODES GUIDÉS RTMA

Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement environ 50 000 personnes en transport collectif. Puisqu'il est sur le point d'atteindre sa durée de vie utile, Transport Canada a annoncé en 2011 le lancement d'un projet de reconstruction de ce pont. Sans ce remplacement, la croissance économique de la métropole et l'attrait du centre-ville de Montréal, avec ses 300 000 emplois de service, pourraient être affectés.

En 2011, le gouvernement du Québec a mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux réflexions du gouvernement fédéral et aux travaux prioritaires requis. Ce Bureau a donné l'opportunité à l'AMT de définir une vision concertée des transports collectifs dans l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

En avril 2013, le ministre des Transports annonçait la création d'un Bureau de projet sous la responsabilité de l'AMT afin de concrétiser la mise en place d'un système de transport collectif dans l'axe A-10. Un budget de 27,8 M$ lui a été alloué pour réaliser les études menant à la production du dossier d'affaires initial (DAI), tel que requis en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

Au printemps 2014, dans la foulée de l'adoption d'une nouvelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le ministre des Transports a demandé à l'AMT d'adapter son programme d'études et l'échéancier du projet afin de produire un DO avant la fin de l'été 2015. Conformément aux exigences de cette nouvelle Directive, le bureau de projet procède à l'analyse de différents modes de transport possibles dans le corridor d'étude.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a annoncé, le 13 janvier 2015, la conclusion d'une entente commerciale avec la CDPQ pour la réalisation, la gestion et le financement de projets majeurs, dont le projet de système de transport collectif dans l'axe A-10. Le projet de loi 38, visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la CDPQ, a été déposé à l'Assemblée nationale le 18 mars 2015. D'ici l'adoption du projet de loi permettant à la CDPQ d'assumer un tel rôle, le bureau de projet poursuit les études lancées. L'AMT offrira son entière collaboration au gouvernement du Québec ainsi qu'à la CDPQ une fois le projet de loi adopté afin d'effectuer une transition efficace du projet, le cas échéant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	8,153	17,468	2,206	–	–	27,827

Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves

RÉF. MRO 0002 GPS PORTE 2 / JALON 2.2 AXE TRAINS MAINTIEN

Malgré l'acquisition de voitures en 2007, des voitures supplémentaires sont requises afin de respecter l'ensemble des contraintes opérationnelles de l'AMT (dont l'exploitation sur deux réseaux ferroviaires distincts) et d'atteindre un taux de réserve viable tout en respectant la norme de charge de l'AMT. L'expérience des dernières années démontre que les estimations du taux de réserve nécessaire doivent tenir compte des conséquences de la segmentation et de l'importance d'une gestion des actifs par des rénovations majeures. L'AMT a également comme préoccupation d'obtenir une flotte de voitures qui permet la flexibilité d'exploitation de son réseau et de réduire ainsi ses coûts d'exploitation. L'acquisition de ces voitures revêt donc une importance capitale pour le maintien et la fiabilité des services de trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,088	12,447	16,780	49,831	9,523	88,669

Mobilité simplifiée

La complexification croissante de la chaine de déplacements rend essentielle la question du cheminement de la clientèle sur le réseau de transport collectif métropolitain. Selon les données de l'enquête Origine-Destination (OD) 2013, près de la moitié des clients des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a recours à plus d'un mode de transport afin d'accéder à sa destination finale, sans compter la marche. Certains clients utilisent même plusieurs réseaux de transport collectif au cours d'un déplacement.

Consciente de ces enjeux, l'AMT s'est dotée de plusieurs orientations stratégiques découlant du Plan stratégique – Vision 2020, qui visent à faciliter le cheminement de la clientèle sur l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain et à réduire la sensation de rupture induite par le changement de mode ou d'opérateur de transport collectif. Plusieurs améliorations sont ainsi envisagées afin de faciliter l'accès aux équipements pour tous les modes et tous les types de clientèles, améliorer la coordination intermodale, simplifier la tarification et offrir une qualité de service et une information rehaussées.

Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique – Vision 2020, la réalisation de ces initiatives permettra de favoriser les modes durables pour accéder à nos équipements et contribuera à une amélioration et à une harmonisation de la qualité du service offert sur le réseau.

Mobilité et modes d'accès durables

Conformément à la Vision 2020 du transport collectif métropolitain, qui vise à faire des transports collectifs un vecteur d'amélioration de la qualité de vie dans la région, l'AMT souhaite favoriser de plus en plus les modes de déplacement actifs, durables ou utilisant des sources d'énergie alternatives.

L'amélioration de la qualité de vie passe aussi par une meilleure articulation entre planification des transports collectifs et développement urbain. Dans l'esprit du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) élaboré par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui préconise un développement urbain de plus en plus orienté sur les transports collectifs, connu sous l'acronyme TOD (*Transit-oriented development*), l'AMT travaille ainsi à l'élaboration d'outils de planification qui favorisent l'intégration environnementale des équipements métropolitains et la création, autour des équipements, de milieux de vie de qualité et conviviaux pour les modes actifs et collectifs.

RÉF. PLA 8001 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Mobilité et modes d'accès durables

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité au réseau de transport collectif s'inscrit dans le droit à la mobilité pour tous, et plus particulièrement pour les personnes qui vivent avec une forme d'incapacité physique. De plus, en raison du vieillissement démographique, une part de plus en plus importante de la population éprouvera à l'avenir des problèmes de mobilité et d'accès aux services de transport collectif.

C'est pourquoi l'AMT travaille à améliorer l'accessibilité aux autobus et aux trains de banlieue ainsi qu'à l'ensemble des infrastructures (gares, terminus, stationnements incitatifs) qui constituent le réseau métropolitain. À la suite de l'adoption en 2008 de sa Politique d'accessibilité, et s'appuyant sur le principe d'accessibilité établi par la Loi qui assure l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, l'AMT s'est dotée en 2011 d'un Plan de développement – Accessibilité du réseau. Ce plan vise à améliorer progressivement l'accès à l'information, au matériel roulant et à l'ensemble des terminus, stationnements et gares, dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Afin de permettre aux personnes à mobilité réduite, mais aussi à l'ensemble de la clientèle, d'évoluer de façon plus fluide sur le réseau métropolitain, l'AMT souhaite donc mettre à niveau le réseau existant, tout en intégrant des standards d'accessibilité dans la conception de ses nouveaux projets, comme dans le cas de la ligne Mascouche.

A. Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

B. Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

C. Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

D. Accessibilité – Gare Centrale

E. Accessibilité – Terminus Centre-ville

F. Enveloppe de concepts

PROJETS EN RÉALISATION

Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

RÉF. IFR 0095 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Des tuiles tactiles seront installées en bordure des quais pour permettre aux personnes ayant une difficulté visuelle de bien reconnaître le bord du quai. De plus, comme la hauteur des quais par rapport aux trains peut varier de près de 10 cm d'un quai à un autre, l'AMT procédera à l'uniformisation de la hauteur des quais au plus haut point permis par le gabarit ferroviaire imposé, de façon à réduire la hauteur de l'emmarchement.

Ces deux types de travaux étant complémentaires, les travaux seront faits en simultané sur l'ensemble des gares, à raison de 10 quais par année. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les travaux subséquents ne sont pas définis et dépendront de l'état des quais et des projets à venir. Nous prévoyons poursuivre ce programme pour une période estimée de 10 ans. Les coûts seront donc réévalués annuellement pour tenir compte des besoins triennaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,581	3,954	1,953	1,907	–	8,395

Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

RÉF. IFR 0104 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Un des aspects importants de l'accessibilité concerne la signalisation adéquate pour les personnes ayant différentes limitations afin de faciliter à tous l'accès et la compréhension de l'information. En améliorant les points de repère dans ses sites, l'AMT sécurise et encourage les diverses clientèles à utiliser les transports collectifs. De plus, en utilisant de bons contrastes, la signalétique devient plus facile à lire pour les personnes ayant des limitations visuelles.

Le projet consiste à mettre à niveau et rendre conforme l'ensemble de la signalétique disponible dans les gares. Les travaux sont effectués par ligne du réseau de trains de banlieue de l'AMT. Le premier lot de ce projet est terminé (ligne Saint-Jérôme) et le deuxième lot (ligne Vaudreuil-Hudson) sera réalisé au courant de l'année 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,626	1,603	3,061	0,678	–	5,968

Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

RÉF. IFR 0105 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Afin de permettre l'accès aux voitures de trains de banlieue aux personnes à mobilité réduite, certains aménagements sont nécessaires à l'intérieur même des voitures. Ce projet est divisé en plusieurs lots, situés à différentes phases du cycle de vie GPS, et vise les interventions suivantes :

- Aménagement intérieur des voitures pour accueillir les personnes à mobilité réduite (phase I : voitures 700) ;
- Dispositif permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder à certaines voitures à partir d'un quai haut ou d'une plateforme (phase II : voitures 3000, 2000 et 700).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,211	0,444	0,230	0,041	–	1,926

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Accessibilité – Gare Centrale

RÉF. IFR 0099 | GPS PORTE 2 | AXE ACCESSIBILITÉ

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,901	3,000	7,269	–	–	11,170

Accessibilité – Terminus Centre-ville

RÉF. IFR 0100 | GPS JALON 2.2 | AXE ACCESSIBILITÉ

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,513	6,419	1,830	0,571	–	9,333

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8013 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Coordination intermodale et tarification

Conformément à la cible du Plan stratégique – Vision 2020 de faciliter le cheminement du client sur le réseau, en réduisant la sensation de rupture induite par le changement de mode ou d'opérateurs de transport collectif, l'AMT souhaite faciliter la coordination intermodale et rendre la tarification à la fois plus simple et plus avantageuse pour la clientèle.

Pour ce faire, des améliorations des systèmes de transport intelligents (STI) sont requises afin d'harmoniser l'échange et la diffusion d'information entre les différentes AOT, d'optimiser l'exploitation des équipements métropolitains de transport collectif et de poursuivre le déploiement d'un système commun de vente de titres et de perception des recettes dans la région métropolitaine de Montréal.

A. **Gouvernance métropolitaine des transports intelligents**

B. **Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III**

C. **Enveloppe de concepts**

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Gouvernance métropolitaine des transports intelligents

RÉF. TI 0016 | GPS PORTE 1 | AXE 1 COORDINATION INTERMODALE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,850	0,629	–	–	–	1,479

Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

RÉF. TI 0012 | GPS PORTE 1 | AXE 1 COORDINATION INTERMODALE | TARIFICATION MÉTROPOLITAINE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,432	3,305	1,798	2,390	–	9,925

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8002 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Coordination intermodale et tarification

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Qualité de service et information à la clientèle

La qualité globale des services offerts, et tout particulièrement la qualité de l'information diffusée, est essentielle à la satisfaction de la clientèle. Le client doit en effet pouvoir s'informer tout au long de son cheminement sur le réseau, à l'aide d'une information claire, abondante et en temps réel. De plus, la qualité de service offerte doit être aussi harmonisée que possible afin d'atténuer l'effet de rupture induit par le changement de mode ou de réseau de transport collectif lors d'un même déplacement.

Conformément à la cible du Plan stratégique – Vision 2020 de simplifier le cheminement du client, l'AMT prévoit ainsi améliorer les STI afin d'offrir à la clientèle une information en temps réel, harmonisée et diffusée sur une variété de supports d'information. Ainsi, la clientèle sera informée tout le long de son cheminement, et ce, quel que soit le mode de déplacement emprunté. Par ailleurs, toujours dans un souci de rehausser le confort de la clientèle, l'AMT poursuit le déploiement de plusieurs mesures d'amélioration de la sûreté et de la sécurité lors de l'exploitation des services de transport collectif métropolitain.

A. Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

B. Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II

C. Mesures de sûreté – Amélioration

D. Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

E. STI – Amélioration

F. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

RÉF. IFR 0201 IFR 0206 PLA 1006 TI 0025 | GPS REVUE PÉRIODIQUE | QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Afin de répondre aux besoins croissants de ses clients, l'AMT doit constamment améliorer son cadre technologique pour soutenir la mise à niveau et la hausse de ses services. Afin d'y parvenir, elle doit entre autres assurer la continuité des opérations, établir des standards technologiques et suivre l'évolution de ceux-ci. Elle doit donc se doter de systèmes et d'équipements lui permettant de remplir sa mission et ses objectifs. Ces solutions supplémentaires permettront, par exemple, d'accroître notre capacité opérationnelle au travers notamment d'évolutions majeures de SAP et un service d'outils d'analyse, ainsi que de positionner l'AMT comme un centre de données d'achalandage des transports collectifs pour la région métropolitaine.

D'autres préoccupations d'importance, comme l'application des meilleures pratiques en matière de sécurité et de gouvernance des données, la continuité des opérations ainsi que la mise sur pied de standards technologiques, sont aussi traitées dans ce programme.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,107	4,512	4,745	3,845	–	13,209

Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II

RÉF. TI 0015 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser de l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains.

Une première phase concernant un projet pilote, subventionné par Transports Canada, a permis de répertorier les technologies existantes ainsi que celles qui doivent être privilégiées pour le déploiement d'afficheurs dynamiques.

La deuxième phase permet le déploiement d'afficheurs dynamiques de technologie ACL aux accès et sur les quais de l'ensemble des gares de l'AMT, incluant les gares de la ligne Mascouche, exception faite de la Gare Centrale et de la gare Lucien-L'Allier. L'AMT a également l'occasion d'améliorer la qualité des informations fournies à sa clientèle en intégrant les afficheurs d'accès dans des centres d'information autoportants. Lancés en 2010, les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et seront finalisés en 2015 par la gare Saint-Constant, où se terminent des travaux de réfection de quai. Les installations d'afficheurs dynamiques aux dernières gares de la ligne Mascouche (Sauvé, Pointe-aux-Trembles et Ahuntsic) seront également terminées en 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,125	11,488	1,668	–	–	–	13,156

Mesures de sûreté – Amélioration

RÉF. IFR 0188 IFR 0199 IFR 0200 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE QUALITÉ DE SERVICE

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place et d'augmenter ainsi l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries, sites de garage et centres d'entretien) forcent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en matière de sûreté. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis, comme :

- la sécurisation physique des installations de l'AMT :
  - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garages ;
  - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants ;
- la vidéosurveillance :
  - ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend la rétroaction selon les lignes directrices établies et les événements répertoriés) ;
  - évaluation de la technologie optimale correspondant à nos besoins ;
- les radiocommunications :
  - changement du système de répartition des communications au Centre des opérations et de surveillance (COS) de l'AMT ;
- les améliorations technologiques :
  - amélioration et intégration d'outils technologiques avec les partenaires pour le COS de l'AMT ;
- les acquisitions de véhicules pour la ligne Deux-Montagnes :
  - un véhicule d'entretien de la voie ferroviaire (rail-route) ;
  - un véhicule tout-terrain permettant d'accéder facilement à l'emprise ferroviaire en situation d'urgence ;
  - deux véhicules de patrouille dédiés exclusivement à la surveillance.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	–	1,410	0,651	0,503	–	2,564

Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

RÉF. IFR 0090 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE QUALITÉ DE SERVICE

Une des principales causes d'insatisfaction des usagers des trains de banlieue est le manque d'abris offrant une zone d'attente confortable. Afin d'augmenter la satisfaction de sa clientèle toujours grandissante, l'AMT a mis à jour ses normes d'abris pour les gares de trains de banlieue. Chaque gare a fait l'objet d'une analyse des besoins et des priorités dans la mise en place d'un programme de déploiement de nouveaux abris. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les coûts seront donc réévalués annuellement pour tenir compte des besoins triennaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,137	4,133	1,450	1,214	–	7,934

STI – Amélioration

RÉF. IFR 0159 | GPS ▶ REVUE PÉRIODIQUE | AXE QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

La communication en temps réel avec les voyageurs étant aujourd'hui un incontournable dans le domaine des transports collectifs, l'AMT doit se doter de systèmes et d'équipements lui permettant notamment de gérer efficacement son réseau pour offrir une information en temps réel de qualité. Ce programme vise à mettre en place ou à consolider les infrastructures technologiques soutenant les STI, ce qui se traduit en plusieurs projets d'acquisition et/ou d'implantation de systèmes et d'équipements.

Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de suivre l'évolution des systèmes d'information en temps réel aux voyageurs (afficheurs dynamiques, SMS, etc.) et d'assurer l'échange de données avec les partenaires. Cela passe par la normalisation des équipements de STI et la mise sur pied de standards technologiques STI.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,403	3,085	3,085	3,085	–	9,658

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. IFR 0198	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Billetteries – Mise aux normes des abris
RÉF. PLA 8012	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Initiatives STI
RÉF. PLA 8003	GPS ▶ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Qualité de service et information à la clientèle

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	–	0,319	0,727	0,727	–	1,773

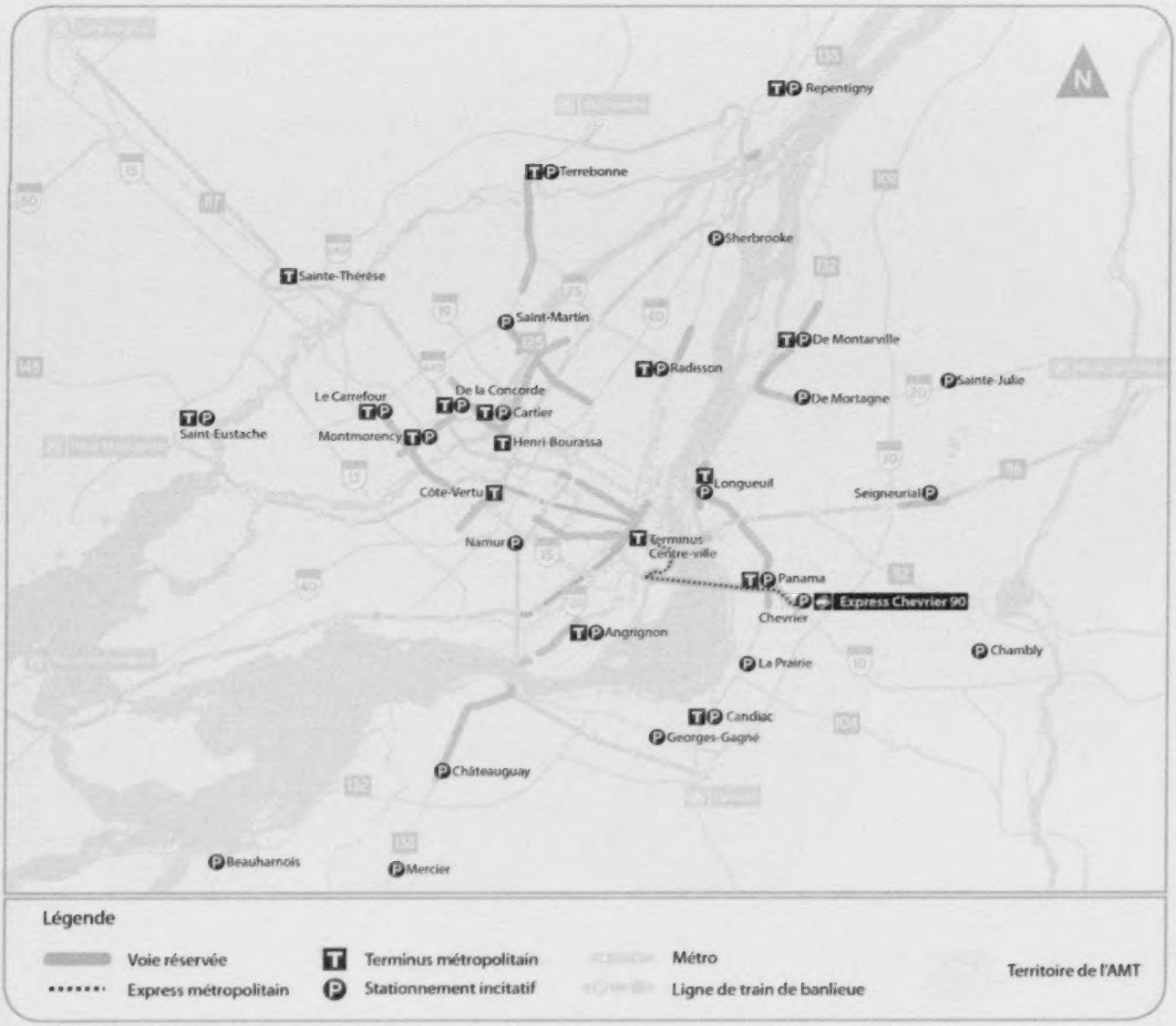
Ligne
Départ
Quai
39 13:22 2
26 13:24 6
50 13:29 3
55 13:30 7
76 13:32 9
50 13:32 2
70 13:37 6
33 13:41 8
19 13:22 1
9 13:27 4
Informations

Réseau de transport métropolitain par autobus

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a gagné en ampleur depuis la création de l'AMT en 1996. Alors composé de 6 terminus, 9 stationnements incitatifs et 41 km de voies réservées, le RTMA permettait plus de 15 millions de déplacements annuels en autobus. En 2014, il se composait de 16 terminus, 24 stationnements incitatifs, près de 93 km de voies réservées et d'un service d'autobus métropolitain, l'express Chevrier. En 2014, il a permis 24,6 millions de déplacements effectués à l'aide d'autobus exploités par 14 organismes de transport différents.

Compte tenu de son efficacité et de sa souplesse d'exploitation, le RTMA permet à une partie de la population de la région, notamment celle résidant dans des secteurs à plus faible densité résidentielle, d'accéder rapidement aux réseaux de trains de banlieue et de métro, ou de se rendre directement au centre-ville. Conformément aux orientations du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite améliorer la performance du réseau d'autobus métropolitain ainsi que sa complémentarité avec le réseau de modes lourds, afin d'établir un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal dans la région.

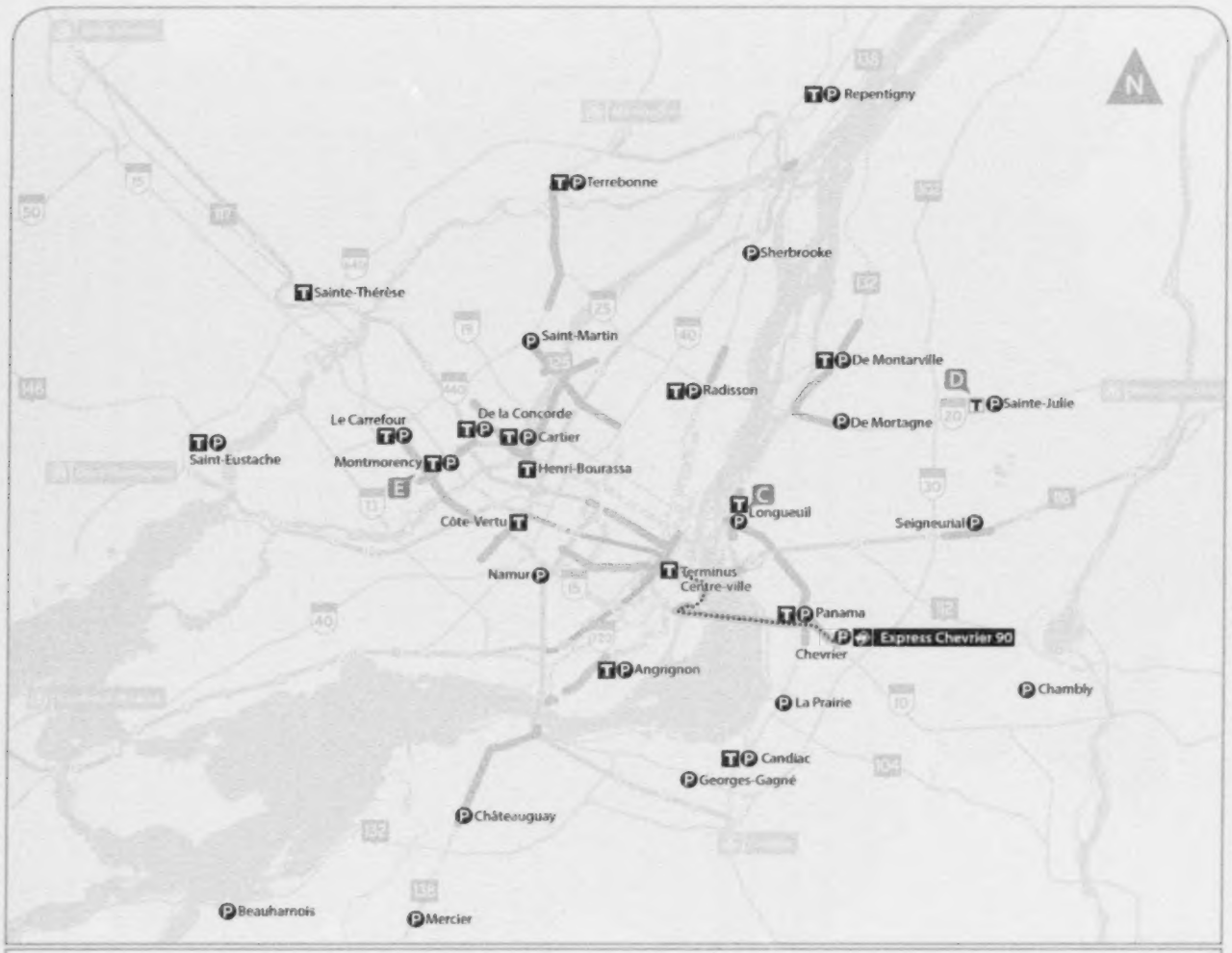
L'AMT prévoit ainsi poursuivre le déploiement de voies réservées et mesures préférentielles dans la région et augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien à ces dernières, afin d'encourager le transfert modal et l'accroissement de la clientèle des transports collectifs.


Repentigny
Terrebonne
Sherbrooke
Sainte-Thérèse
Saint-Martin
De Montarville
Radisson
Sainte-Julie
De Mortagne
Le Carrefour
De la Concorde
Cartier
Saint-Eustache
Montmorency
Henri-Bourassa
Côte-Vertu
Longueuil
Seigneurial
Namur
Terminus Centre-ville
Panama
Express Chevrier 90
Chevrier
Angrignon
Chambly
La Prairie
Candiac
Georges-Gagné
Châteauguay
Beauharnois
Mercier
Légende
Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif
Métro
Ligne de train de banlieue
Territoire de l'AMT

Terminus et stationnements

En raison du succès des services de transport collectif, plusieurs stationnements et terminus subissent un problème de saturation qui entrave toute hausse de service et limite l'attraction d'une nouvelle clientèle sur le réseau. Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service plus performant pour la clientèle, il faut donc augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées.

L'AMT vise ainsi à procéder à une modernisation des terminus et à un accroissement de leur capacité d'accueil, afin d'augmenter le nombre de départs et d'arrivées d'autobus et ainsi améliorer la qualité du rabattement aux gares et aux stations de métro. Certains pôles de mobilité feront l'objet d'une réflexion plus globale, incluant l'amélioration de l'intermodalité et une intégration harmonieuse au sein du milieu urbain existant. En réponse aux besoins croissants de mobilité, l'AMT prévoit également agrandir certains stationnements en soutien aux services d'autobus métropolitains, afin de poursuivre le transfert modal dans la région. Plusieurs initiatives font dorénavant partie des mesures d'atténuation aux travaux routiers. Ces initiatives s'inscrivent dans le Plan stratégique – Vision 2020 et permettront d'accroître l'achalandage du réseau global et la part modale des transports collectifs dans la région, tout en facilitant le cheminement de la clientèle sur le réseau métropolitain.



Légende

- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Projet de terminus
- Voie réservée
- Métro
- Express métropolitain
- Ligne de train de banlieue
- Territoire de l'AMT

A. Équipements métropolitains – Acquisition de terrains *(non illustré)*

B. Équipements métropolitains – Entretien majeur *(non illustré)*

C. Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude

D. Terminus et stationnement Sainte-Julie

E. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Équipements métropolitains – Acquisition de terrains

RÉF. IFR 0196 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE RTMA

L'AMT cherche à acquérir des propriétés et autres sites et installations du RTMA afin de répondre aux besoins croissants des usagers. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présentent et sont dans la lignée des orientations de développement de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	4,869	2,434	2,434	–	9,737

Équipements métropolitains – Entretien majeur

RÉF. IFR 0191 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE RTMA

Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées se détériorent avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels atteignent leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. Un plan d'action sera d'ailleurs élaboré en tentant compte des résultats de l'étude sur la pérennité des actifs en considérant l'état et la priorité des travaux à effectuer.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,094	1,122	1,123	–	3,339

Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude

RÉF. IFR 0158 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE RTMA

L'AMT participe au projet de réaménagement du secteur de la place Charles-Le Moyne. La Ville de Longueuil planifie en effet la reconfiguration des accès au réseau supérieur dans ce secteur. Ces travaux majeurs modifient de façon importante la logistique d'accès au terminus Longueuil. La Ville, en partenariat avec l'AMT, le MTQ et le Réseau de transport de Longueuil (RTL), souhaite profiter de l'occasion pour mettre en place des mesures visant à faciliter les déplacements en transport collectif dans ce secteur en plein développement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75%	–	–	0,442	–	–	–	0,442

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Terminus et stationnement Sainte-Julie

RÉF. IFR 0034 GPS JALON 2.2 AXE RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75%	16,830	0,866	12,140	13,330	1,784	–	28,120

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF.	IFR 0218	GPS ▶	JALON DÉMARRAGE	Stationnement étagé – Planification et concept
RÉF.	IFR 0049	GPS ▶	PORTE 0	Terminus Montmorency – Accroissement de la capacité d'exploitation – Étude
RÉF.	PLA 8005	GPS ▶	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Terminus et stationnements

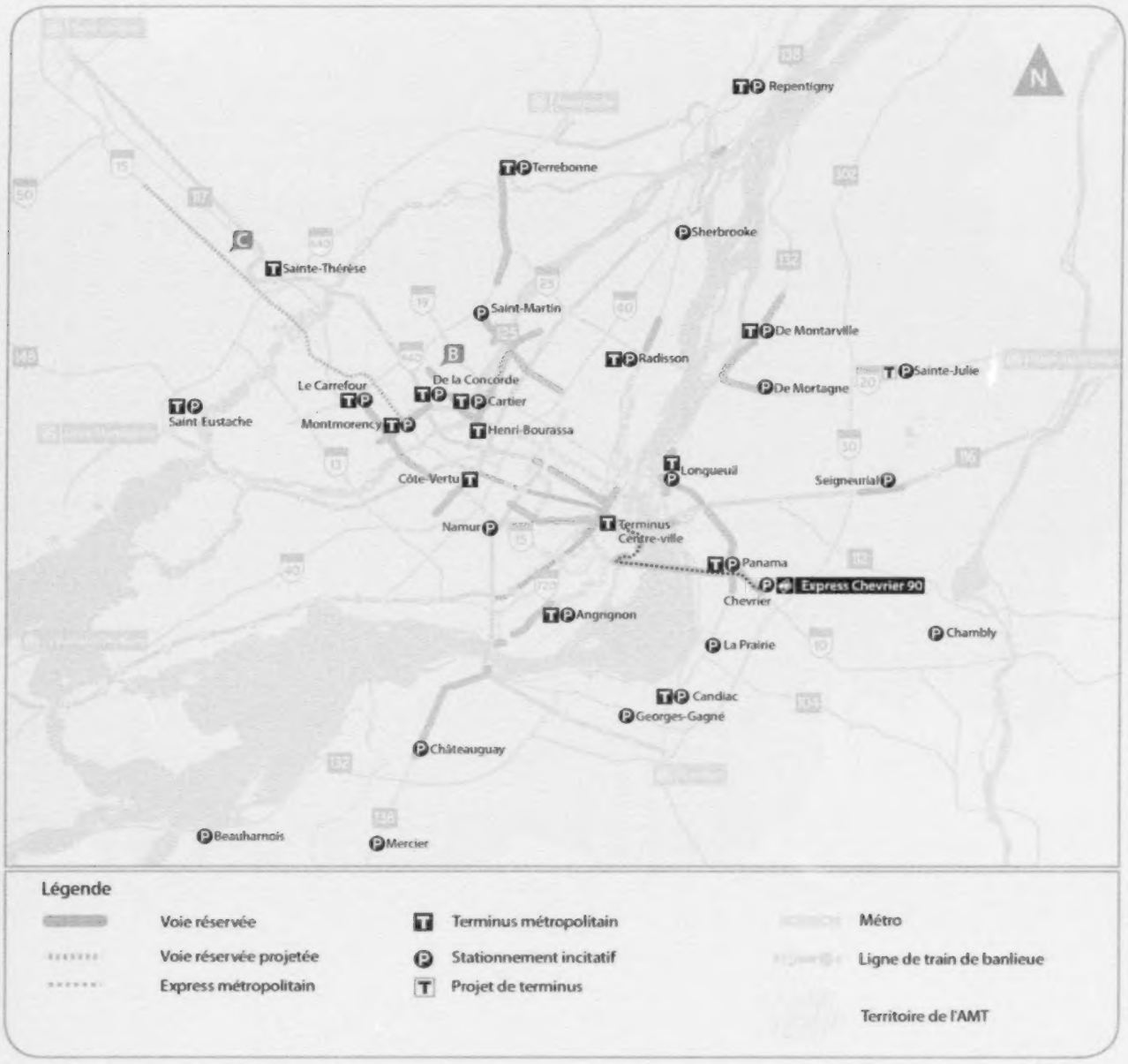
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,235	0,864	0,390	–	–	1,489

Voies réservées et mesures préférentielles

Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service compétitif par rapport à l'automobile, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité des corridors routiers et de réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus. C'est pourquoi l'AMT souhaite poursuivre le déploiement du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles, aujourd'hui faiblement implanté sur les axes autoroutiers et artères les plus congestionnés. Cette vision est également partagée par le gouvernement du Québec qui souhaite accélérer les investissements dans les mesures préférentielles en déployant 208 km de voies réservées sur le territoire métropolitain au plus tard d'ici le 31 décembre 2016.

Ce déploiement permettra d'établir des liens plus directs et plus rapides entre les principaux pôles de mobilité de la région, de faciliter le rabattement aux modes lourds et d'offrir un accès rapide au centre-ville. Les temps de parcours et la fiabilité des services d'autobus empruntant le réseau métropolitain en seront améliorés, au profit de la clientèle actuelle comme de la clientèle future.

Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'accès aux équipements métropolitains sera favorisé en transport collectif, et l'achalandage sur l'ensemble du réseau ainsi que la part modale des transports collectifs seront encouragés dans la région.



A. **Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles (*non illustré*)**

B. **Boulevard Des Laurentides – Voie réservée – Signalisation**

C. **Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude**

D. **Enveloppe de concepts (*non illustré*)**

PROJETS EN RÉALISATION

Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles

RÉF. IFR 0164 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE RTMA

Plusieurs axes métropolitains de déplacements font l'objet d'études afin de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Le développement de voies réservées constituant une orientation majeure de l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT s'est en effet fixé comme cible d'atteindre plus de 250 km de voies réservées métropolitaines. La concrétisation de cette vision repose sur l'accélération du développement d'un réseau d'autobus à haut niveau de service, l'amélioration de l'efficacité des corridors routiers et la réduction de l'impact de la congestion sur les services d'autobus. Ainsi, afin d'atteindre les cibles de la Vision 2020, un programme de développement des voies réservées métropolitaines pour 2013-2016 a été établi. Le 29 septembre 2013, le MTQ a annoncé une bonification du programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus dans la région du grand Montréal.

L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Le programme 2013-2016 a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière.

Le programme contient, entre autres, les projets suivants :

RÉF. IFR 0170	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe A-10 entre A-30 et A-35 – Mesures préférentielles pour les autobus et arrimage avec projet de resurfaçage MTQ
RÉF. IFR 0171	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe Boulevard Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0172	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe R-116 entre Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0173	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe Boulevard De la Concorde – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0174	GPS	JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE	Échangeur R-132 et R-134 – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0176	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe Boulevard Cousineau – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0189	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe Boulevard Notre-Dame à Laval – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0220	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe R-112 – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0221	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe R-134 entre Brossard et La Prairie – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0222	GPS	JALON 2.2 ▶ 100 %	Axe A-440 entre le boulevard Industriel et la montée Saint-François – Mesures préférentielles pour les autobus

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	4,776	26,500	39,500	29,224	–	100,000

Boulevard Des Laurentides – Voie réservée – Signalisation

RÉF. IFR 0177 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE RTMA

L'AMT souhaite mettre à niveau la signalisation dynamique de la voie réservée du boulevard des Laurentides afin d'améliorer la sécurité, de la rendre conforme aux normes en vigueur du MTQ, de corriger les lacunes du système existant et de faciliter les opérations quotidiennes d'entretien.

Le tronçon visé par le projet se situe sur le boulevard des Laurentides, entre les rues Proulx à Laval et le boulevard Gouin à Montréal. La voie réservée est située au centre de la chaussée et les autobus ne circulent qu'en direction sud durant l'heure de pointe du matin. En dehors des heures d'exploitation de la voie réservée, la voie centrale sert, aux automobilistes, de voie de virage à gauche dans les deux sens. La portion au sud du boulevard Cartier est réservée aux autobus 24 h sur 24.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,210	0,578	–	–	–	0,788

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude

RÉF. IFR 0022 | GPS ▶ PORTE 1 | AXE RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,660	3,023	–	–	–	3,683

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 0006 | GPS ▶ PORTE 0 | RTMA – Développement du réseau – Études particulières

RÉF. PLA 8017 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Voies réservées et mesures préférentielles

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,549	0,279	0,172	–	–	1,000

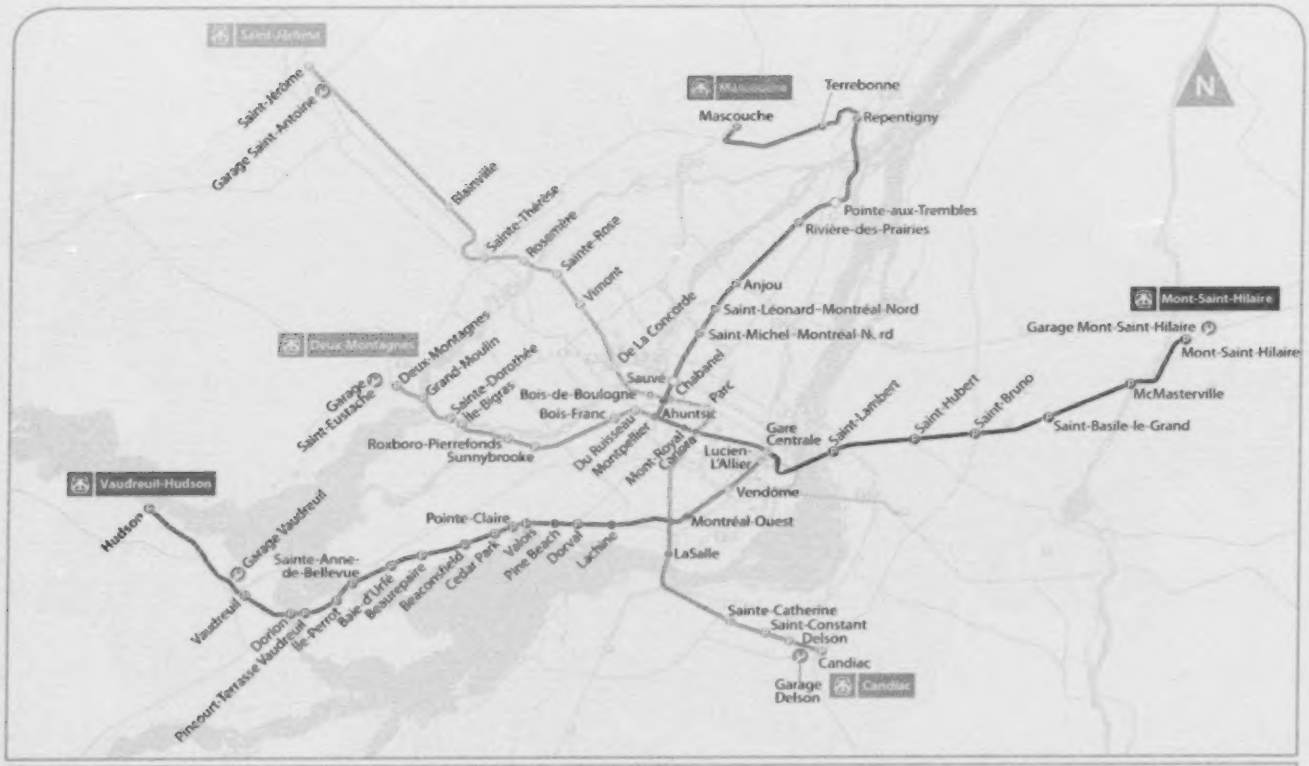
Réseau de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue a été largement étendu depuis la création de l'AMT. En 1996, alors composé des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (anciennement nommée Dorion-Rigaud), le réseau représentait un achalandage annuel de 6,9 millions de déplacements. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de six lignes. En 2014 alors que six lignes étaient en exploitation, il a enregistré un achalandage annuel de plus de 17,8 millions de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien moyen sur l'ensemble du réseau de 79 700 déplacements. L'articulation du réseau de trains de banlieue vers le centre de l'agglomération permet à la clientèle d'accéder rapidement au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région. Connecté à plusieurs stations de métro, ce réseau permet aussi de se rendre à d'autres bassins d'activités majeurs sur l'île.

En raison du succès du service de trains de banlieue, l'AMT fait face à une problématique de capacité sur plusieurs lignes, notamment en période de pointe, ce qui limite l'accroissement de la clientèle des transports collectifs dans la région. En lien avec ces constats, l'AMT a défini plusieurs orientations qui visent à doter la région métropolitaine de Montréal d'un service de trains de banlieue rivalisant avec les meilleurs réseaux en Amérique du Nord.

Une hausse de service est donc nécessaire sur l'ensemble du réseau afin de mieux répondre aux nouveaux besoins de mobilité (hausse du nombre de départs, notamment en dehors des heures de période). Mais cette hausse de service est souvent conditionnée à l'établissement d'un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes. Pour ce faire, l'AMT devra procéder à l'acquisition d'emprises ferroviaires et au doublement de voies ferrées sur certaines lignes de trains. Une étape majeure a été réalisée en 2014 avec l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes.

Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique – Vision 2020, il faut travailler à rehausser la qualité, le confort et la fiabilité du service offert, à déployer la couverture du réseau dans la région et à augmenter l'achalandage du réseau global et la part de marché des transports collectifs.



Légende

Trains de banlieue et gares

Gares communes à plusieurs lignes
Gare intermodale
Garage existant
Métro

Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

Territoire de l'AMT

Flotte de trains de banlieue

La hausse de service sur le réseau de trains de banlieue, l'augmentation de sa fiabilité et l'amélioration du confort sont des critères essentiels au maintien et à l'accroissement de la clientèle des transports collectifs. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

Parallèlement à l'acquisition de nouveau matériel, projet majeur indispensable au regard de l'accroissement de service et à la hausse des besoins en déplacements, l'AMT procède, de manière continue, à la réparation et à l'amélioration du matériel plus ancien.

A. Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

B. Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

C. Matériel roulant – Réparations majeures

D. Voitures 700 – Révision

E. Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

PROJETS EN RÉALISATION

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

RÉF. MRO 0017 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

En raison de l'accroissement de l'achalandage sur les lignes de trains de banlieue et pour répondre aux besoins futurs, l'AMT a fait l'acquisition, en 2011, de 10 locomotives F59PH usagées. Après réfection, ces locomotives contribuent à assurer la fiabilité des services, en plus de constituer une réserve nécessaire pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives permettent le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,998	11,923	8,228	–	–	26,149

Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

RÉF. MRO 0001 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

Les locomotives F59PHI ont atteint 10 ans de service en 2011. Des signes d'usure sur les locomotives ont nécessité la mise en place d'un projet de fiabilisation qui comprend principalement les travaux suivants :

- le remplacement ou reconditionnement des pompes ;
- le remplacement ou reconditionnement d'ensembles de puissance du moteur diesel principal ;
- le remplacement ou reconditionnement des moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes ;
- la réparation de la structure et de la caisse des locomotives ;
- la peinture et l'étanchéité de la carrosserie.

Ces entretiens, recommandés par le fabricant des locomotives, sont indispensables pour assurer la fiabilité du service. La majorité des travaux prévus ont déjà été effectués sur l'ensemble de la flotte de locomotives F59PHI. Seuls les travaux de peinture et d'étanchéité de la carrosserie doivent encore être terminés sur 8 des 11 locomotives.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	5,062	1,858	0,564	–	–	7,484

Matériel roulant – Réparations majeures

RÉF. MRO 0018 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire d'une flotte de matériel roulant servant à l'exploitation des trains de banlieue. Bien que cette flotte ait été rajeunie considérablement au cours des dernières années, des travaux d'entretien majeur recommandés par les manufacturiers sont nécessaires pour la maintenir en bon état de service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,057	0,953	0,836	0,657	–	2,503

Voitures 700 – Révision

RÉF. MRO 0008 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

Du fait de l'arrivée des voitures multiniveaux, l'AMT a temporairement retiré du service les voitures 700. La mise en service de la ligne Mascouche [réf. IFR 0125] et les projections d'achalandage entraînent le retour des voitures 700 sur le service régulier aux gares avec quais bas. Avant leur remise en service, les 24 voitures de série 700 nécessitent une révision afin d'assurer la pérennité de leur confort.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	12,137	0,743	0,281	–	–	13,161

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

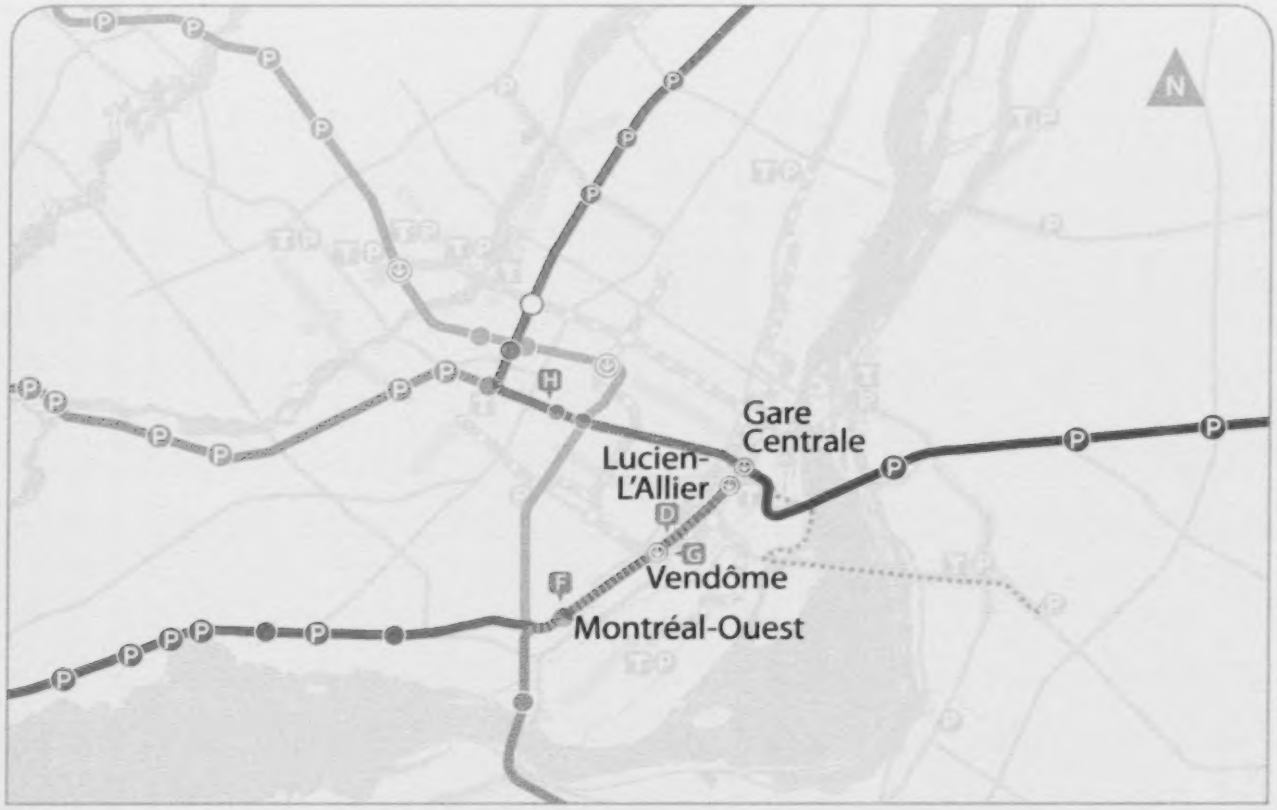
RÉF. MRO 0013 GPS ▶ PORTE 2 / JALON 2.2 AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	0,852	0,548	4,588	8,594	24,609	39,191

Infrastructures communes

Afin d'accroître l'achalandage et la part modale des transports collectifs dans la région, l'AMT souhaite augmenter le service sur le réseau de trains de banlieue, renforcer sa fiabilité et améliorer le confort des usagers. Pour ce faire, le maintien en bon état et la modernisation des infrastructures communes sur le réseau sont essentiels.

L'AMT envisage ainsi la réfection des infrastructures et de la signalisation ferroviaires afin d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements de trains sur l'ensemble du réseau. Toujours dans l'idée d'améliorer la fiabilité du service, l'AMT prévoit moderniser plusieurs nœuds de connexion et gares situés à des endroits stratégiques sur le réseau. Des investissements pourraient également être prévus afin de moderniser un certain nombre de ponts et viaducs. Dans l'optique d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, il est également prévu de moderniser les quais et le mobilier urbain s'y afférant.



Légende

Trains de banlieue et gares

Gares communes à plusieurs lignes
Gare intermodale
Garage existant
Métro

Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

Territoire de l'AMT

A. Corridors du CP – Travaux d'infrastructures *(non illustré)*

B. Emprises ferroviaires et autres – Acquisition *(non illustré)*

C. Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures *(non illustré)*

D. Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

E. Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes *(non illustré)*

F. Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude

G. Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude

H. Programme Réno-structures – Pont Cornwall

I. Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I *(non illustré)*

J. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Corridors du CP – Travaux d'infrastructures

RÉF. MRO 0006 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

À la suite des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent par les emprises du CP, un programme de travail a été déterminé pour maintenir l'efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains, le tout dans l'objectif de respecter les horaires. La plupart des interventions requises dans le cadre de ce programme de travail ont été réalisées. Ainsi, des travaux ont été effectués pour prévenir les bris responsables des interruptions de service, ce qui devrait permettre une réduction des interventions majeures au niveau de la voie. L'avancement du projet dépend fortement de l'avancement des travaux du CP. Les coûts du projet ont été révisés à la baisse en fonction des nouvelles estimations des coûts des travaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,195	0,759	–	–	–	8,954

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition

RÉF. IFR 0194 IFR 0195 GPS REVUE PÉRIODIQUE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'AMT a amorcé des discussions en vue de faire l'acquisition de terrains et de certaines surlargeurs le long de la subdivision Westmount. Également, cette provision offre la flexibilité requise pour saisir d'autres occasions d'affaires lorsque celles-ci se présenteront et seront dans la lignée des orientations de développement de l'AMT. Grâce à ces acquisitions, elle sera en mesure de planifier le développement du réseau de trains de banlieue.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	9,179	3,043	–	–	12,222

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

RÉF. IFR 0088 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson, des améliorations doivent être apportées aux infrastructures pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest–Dorion), où passent aussi des trains de marchandises du CP (axe Montréal-Toronto).

La mise en place d'un système de commande centralisée de la circulation (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare permettra aux trains de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions et l'installation des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage permettra de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures. Des voies de garage de matériel roulant défectueux seront ajoutées aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue. En outre, l'ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare réduira les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto tandis qu'un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Lachine réduira les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc.

En plus de ces travaux, le projet de réfection de l'échangeur A-20/A-520 à Dorval prévoit le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach (aiguillage de vitesse de 72 km/h), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	15,424	5,574	10,101	7,121	–	38,220

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

REF. IFR 0076 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Tous les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier, ce qui représente quotidiennement un nombre important de mouvements de trains, dont la majorité se fait en période de pointe. Une étude de simulation de pannes a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées au niveau des aiguillages et liaisons ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne produit des retards en cascade sur l'ensemble des autres trains. Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable. Les inspections effectuées par le CP et l'AMT ont permis de déterminer les travaux à réaliser pour prévenir les bris responsables des interruptions de service et maintenir la vitesse des trains. Plusieurs d'entre eux ont été réalisés entre 2010 et 2013.

Par ailleurs, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km est la cause d'importantes interruptions de service. Il doit être remplacé par un système de dernière génération. Il faut aussi augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires en facilitant la rencontre des trains à contresens. La 3e voie au sud sera prolongée sur 4,8 km jusqu'à Montréal-Ouest et des voies de liaison seront installées.

Les travaux connexes incluent, entre autres, la construction d'une structure de protection au niveau de la passerelle piétonnière « Grand Boulevard », l'élargissement du quai Sud de la gare Vendôme pour accéder à la 3e voie, ainsi qu'une participation financière pour la reconstruction du viaduc Décarie.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	19,863	11,339	4,497	–	–	35,699

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes

REF. IFR 0192 IFR 0193 | GPS REVUE PÉRIODIQUE | AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, gares, etc.) servant à l'exploitation de ses lignes de trains de banlieue. Des travaux d'entretien majeur sont nécessaires de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement. Il faut notamment réaliser des études sur les structures des ponts des réseaux du CN et du CP afin d'identifier les travaux à venir à moyen terme, en plus de mettre en place un programme d'interventions ponctuelles, préventives ou curatives sur les infrastructures civiles et ferroviaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	4,852	4,972	5,096	–	14,920

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Étude

REF. IFR 0077 | GPS PORTE 1 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,887	1,770	1,568	–	–	4,225

Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude

RÉF. IFR 0117 | GPS PORTE 1 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,815	1,940	2,238	–	–	4,993

Le 12 mars 2015, le ministre des Transports du Québec confirmait qu'il désignait la STM gestionnaire et maître d'œuvre de ce projet. À ce titre, la contribution et le rôle de l'AMT sont en cours de définition.

Programme Réno-structures – Pont Cornwall

RÉF. IFR 0089 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,605	10,395	–	–	–	11,000

Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I

RÉF. MRO 0007 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,968	0,672	3,004	2,040	–	6,684

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8006 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Infrastructures communes

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Ligne Deux-Montagnes

Première ligne de trains électrifiée au Canada, la ligne Deux-Montagnes a été inaugurée en 1918 après l'achèvement du tunnel Mont-Royal. Entre 1992 et 1995, cette ligne a fait l'objet d'importants travaux de réfection des infrastructures ferroviaires, de la signalisation et du matériel roulant. Avec plus de 7,7 millions de passagers en 2014, cette ligne est aujourd'hui la plus fréquentée et représente 43 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau. Desservant directement le centre-ville en passant à travers le tunnel Mont-Royal, elle permet d'accéder au centre-ville, principal pôle d'activités dans la région. La connexion de la Gare Centrale avec le réseau de métro permet également à la clientèle d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal. En 2014, l'AMT a procédé à l'acquisition de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes, ce qui permettra de réduire les coûts d'exploitation et d'offrir plus d'autonomie à l'AMT pour la réalisation de projets futurs.

La forte popularité de la ligne Deux-Montagnes se traduit par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, qui entrave la croissance de la clientèle. Dans ce contexte, l'AMT souhaite augmenter la capacité d'accueil de la ligne afin d'améliorer le confort et la qualité du service, au bénéfice de la clientèle actuelle comme de la clientèle future.

A. Gare Île-Bigras – Réhabilitation

B. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Gare Île-Bigras – Réhabilitation

RÉF. IFR 0030 | GPS ▶ JALON 2.2 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,206	0,102	1,942	–	–	2,250

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8007 | GPS ▶ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Deux-Montagnes

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,750	–	–	–	0,750

Ligne Vaudreuil-Hudson

En service sans interruption depuis 1887, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ entre 1982 et 1989. Avec près de 3,8 millions de passagers en 2014, elle est la deuxième ligne la plus fréquentée et représente près de 21 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. En desservant directement le centre-ville, cette ligne permet aux résidents de l'ouest de l'île et de la couronne sud-ouest de se rendre au centre-ville de Montréal, principal pôle d'activités dans la région, et d'accéder au réseau de métro.

Pour conserver l'achalandage de cette ligne et régler la saturation de certains équipements, il est nécessaire de consolider les équipements et d'accroître l'offre de service.

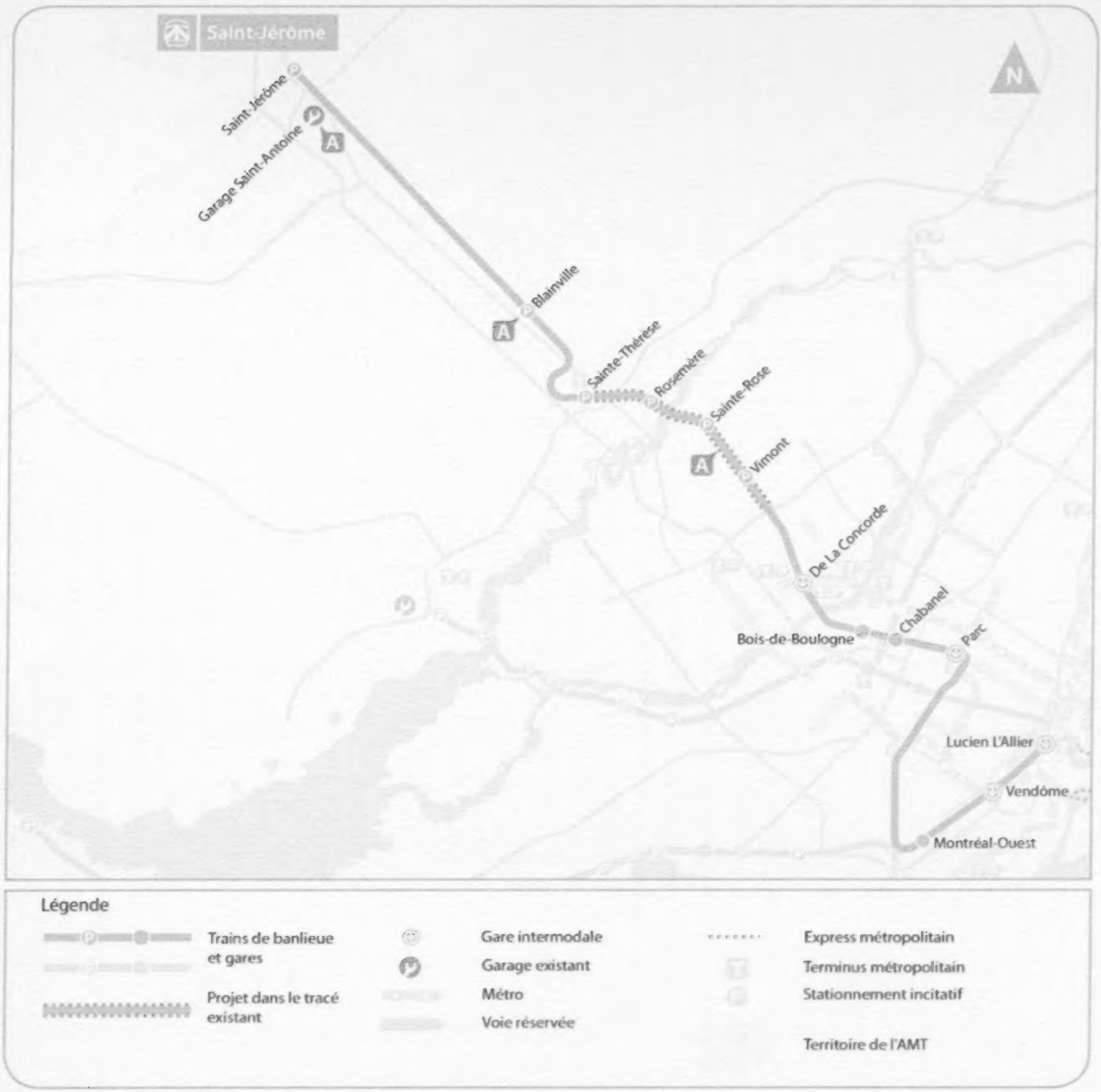
RÉF. PLA 8008 GPS ▶ JALON DÉMARRAGE Enveloppe de concepts – Ligne Vaudreuil-Hudson

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Saint-Jérôme

En fonction de 1882 à 1981, la ligne Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation de la congestion automobile découlant de travaux routiers. La demande pour ce service s'étant confirmée par une hausse constante de l'achalandage, la ligne a été rendue permanente en 2000. En 2007, la ligne a été prolongée de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme. En 2014, elle représentait un achalandage de plus de 2,8 millions de déplacements annuels, ce qui en fait la troisième ligne de trains la plus achalandée du réseau. Cet achalandage est en progression constante depuis les dernières années, avec une croissance de 28 % entre 2008 et 2014.

Les travaux requis pour augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons, achevés en 2013, ont permis de procéder à une hausse de service sur la ligne en période de pointe, en soirée et durant la fin de semaine. Afin d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, une mise à niveau des quais sera effectuée sur plusieurs gares.



A. Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

B. Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais *(non illustré)*

C. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJET EN RÉALISATION

Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR 0006 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Afin d'accroître le nombre de trains sur la ligne Saint-Jérôme, les travaux suivants étaient nécessaires :

- mise en place d'un système de CCC entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme ;
- doublement de la voie ferrée principale entre la jonction Saint-Martin et la gare Sainte-Rose ;
- construction d'un deuxième quai pour desservir cette nouvelle voie à la gare Vimont ;
- aménagement de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse ;
- construction de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin ;
- remise en service de la voie n° 2 et du quai qui la dessert à la gare Lucien-L'Allier ;
- construction d'une sixième voie au garage Saint-Antoine.

En raison de l'ajout des gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007 et de l'ajout de service effectué en août 2013, ces infrastructures additionnelles étaient nécessaires pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service.

En 2014, plus de 6 900 usagers utilisaient la ligne Saint-Jérôme dans les deux directions en pointe du matin. Avec les améliorations apportées aux infrastructures ferroviaires et l'ajout de rames, deux départs ont été ajoutés par période de pointe (six mouvements par jour), ce qui permettra d'accroître la capacité à plus de 8 300 usagers en pointe du matin. Les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et ont été lancés en 2011. Ils se termineront en 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	36,266	6,850	–	–	–	43,116

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais

RÉF. IFR 0070 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,024	0,295	3,257	3,074	–	6,650

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8009 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Saint-Jérôme

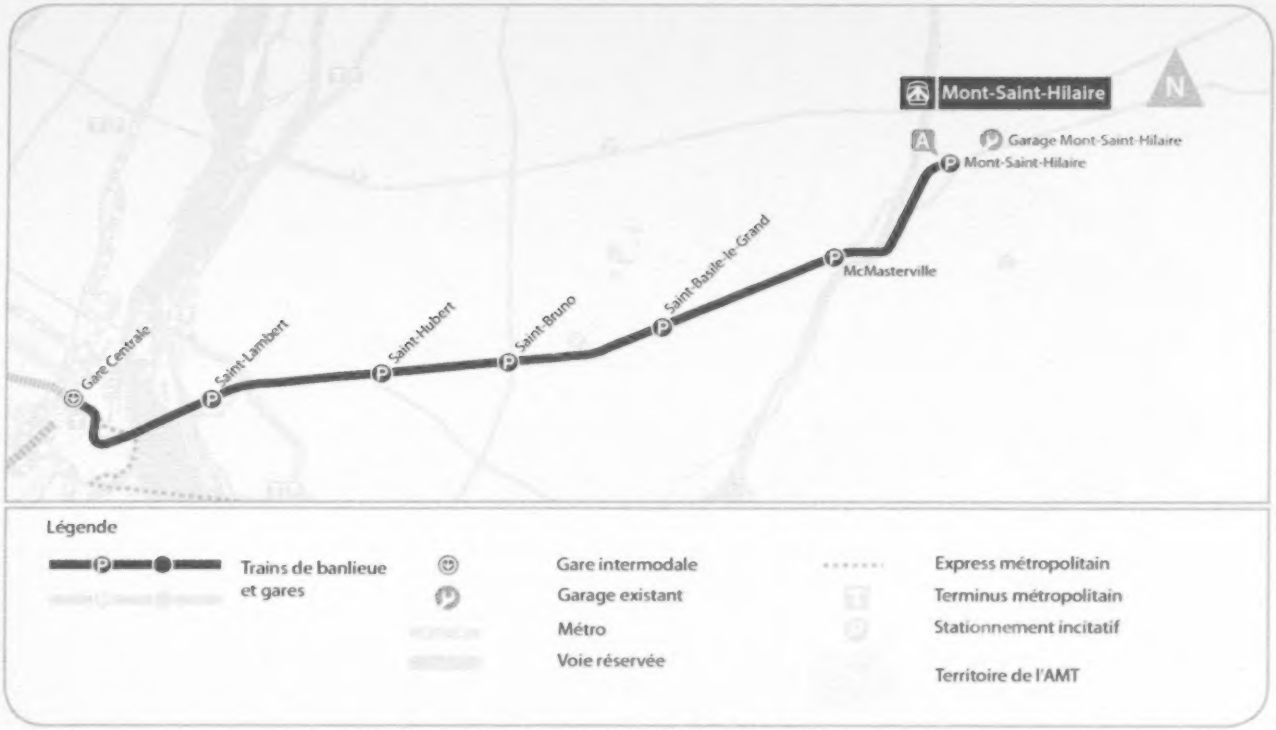
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Mont-Saint-Hilaire

En service de 1859 à 1988, la ligne Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation découlant de travaux routiers. En réponse au succès d'achalandage, l'offre de service sur la ligne a été régulièrement augmentée depuis l'année 2000. En 2014, elle permettait près de 2,3 millions de déplacements annuels. Cette ligne a bénéficié d'une très forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage entre 2008 et 2014 de près de 45 %.

Forte de ce succès, l'AMT souhaite poursuivre la croissance de la clientèle sur cette ligne en offrant un service encore plus performant en termes de capacité, de rapidité et d'accès aux gares.

Le réaménagement de plusieurs gares a été achevé ou est en cours, ce qui encourage l'accroissement de la clientèle en facilitant l'accès aux équipements pour tous les modes. Par ailleurs, la modernisation des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons permettra d'augmenter la capacité d'accueil de la ligne, en prévision d'une amélioration de service.



A. **Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent**

B. **Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité** ***(non illustré)***

C. **Enveloppe de concepts** ***(non illustré)***

PROJET EN RÉALISATION

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR 0007 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée de manière temporaire à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, le stationnement a été agrandi à quatre reprises, pour atteindre 694 places en 2009. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux clients à cette gare, le stationnement a été aménagé de façon permanente à l'automne 2012 et a été agrandi à près de 837 places au printemps 2013.

La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complétera sous peu ses investissements dans le secteur de façon à achever différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués, soit la Ville, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) et la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée du Richelieu. La Ville a financé la portion de rue reliant les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la ville. Les travaux pour ce projet ont été achevés à l'été 2014. Avec l'ajout d'une troisième voie ferrée [réf. IFR 0064], les travaux résiduels restent à terminer et comprennent le raccordement à la piste cyclable et l'ajout de supports à vélos, l'ajout d'une billetterie et d'un centre d'information à affichage dynamique, et la finalisation des travaux dans la boucle d'autobus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,548	2,038	0,054	–	–	7,640

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR 0064 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,994	7,516	5,411	–	–	16,921

ENVELOPPE DE CONCEPTS

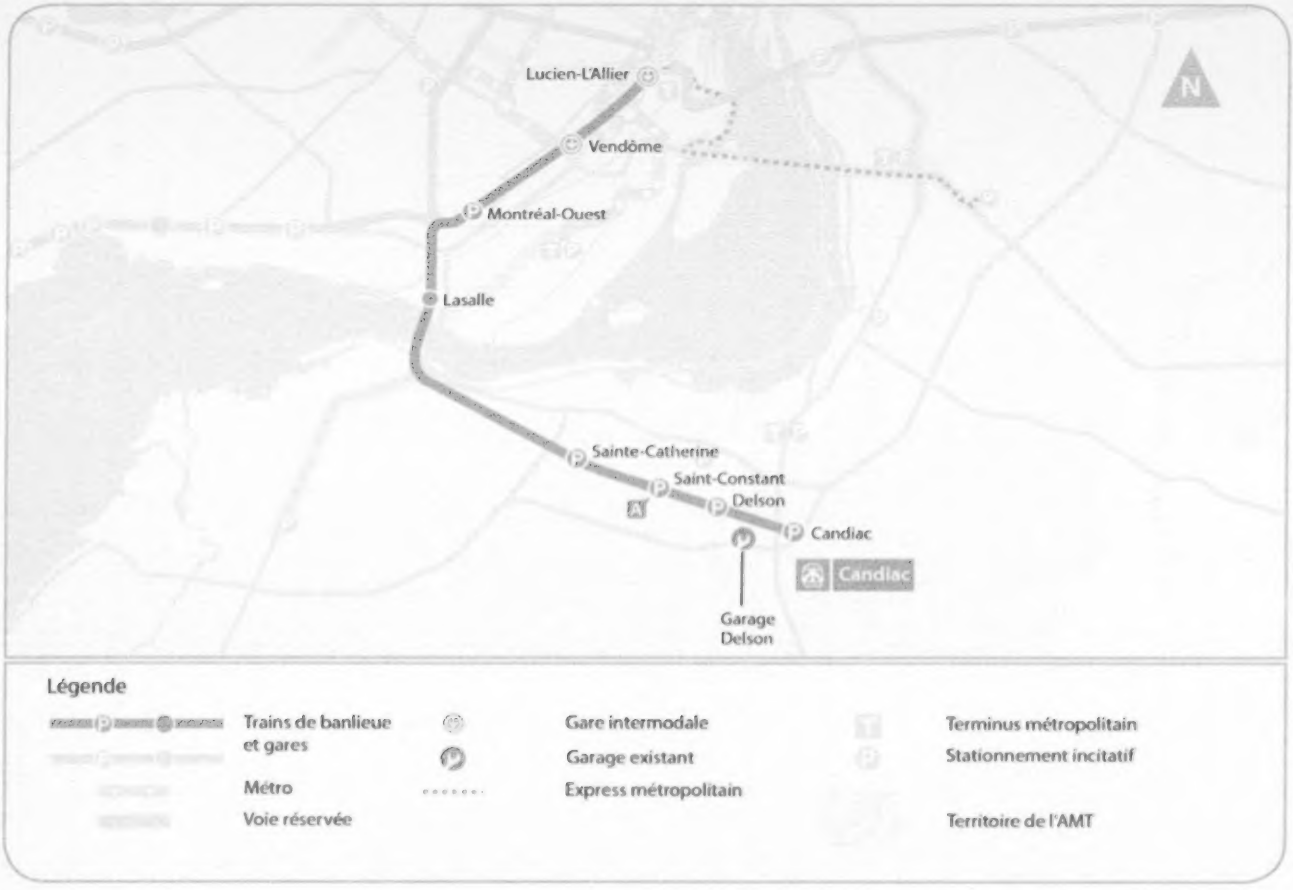
RÉF. PLA 8010 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Mont-Saint-Hilaire

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Candiac

En fonction de 1887 à 1980, la ligne Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001, comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers majeurs. En réponse au succès immédiat de la ligne, l'AMT a progressivement bonifié l'offre de service. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac et, en juillet 2009, le service a été déclaré permanent. En juin 2011, le service a été à nouveau accru afin d'atténuer l'impact de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier. En 2014, la ligne Candiac représentait ainsi un achalandage annuel égal à un peu plus de 1,1 million de déplacements. Cette ligne a bénéficié de la plus forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage de 73 % entre 2008 et 2014.

Consciente de la demande pour un renforcement du service, l'AMT prévoit plusieurs mesures permettant d'améliorer la capacité, la fiabilité et la couverture du service offert sur cette ligne.



A. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

B. Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

C. Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I *(non illustré)*

D. Enveloppe de concepts *(non illustré)*

PROJETS EN RÉALISATION

Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR 0009 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement développé, qui inclut deux quais et un stationnement, s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre. Ce plan municipal propose un parc linéaire longeant la rivière Saint-Pierre et un développement résidentiel. La gare est située dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie, etc.). L'aménagement permanent du stationnement prévoit 269 places.

De plus, dans l'attente de l'aménagement permanent de la gare, quelque 200 places de stationnement ont déjà été ajoutées sur le site dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers annoncés en 2012 par le gouvernement du Québec. Les coûts relatifs à ces mesures d'atténuation sont inclus au budget de ce projet et cette portion spécifique est financée à 100 %.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,432	3,568	–	–	–	7,000

Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR 0012 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'achalandage de la ligne Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2013 plus de 4 800 passagers par jour. Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité et la fréquence des trains sur cette ligne. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent [réf. IFR 0002], inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction Sud (connexion à la subdivision Westmount) ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson et d'une voie de liaison à la jonction de l'embranchement du Seaway pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatiques pour améliorer la sécurité des passagers ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la CCC, qui améliore la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	6,731	3,510	4,354	5,205	–	19,800

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I

RÉF. IFR 0002 | GPS JALON 2.2 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,299	11,041	1,660	–	–	21,000

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. PLA 8011 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Candiac

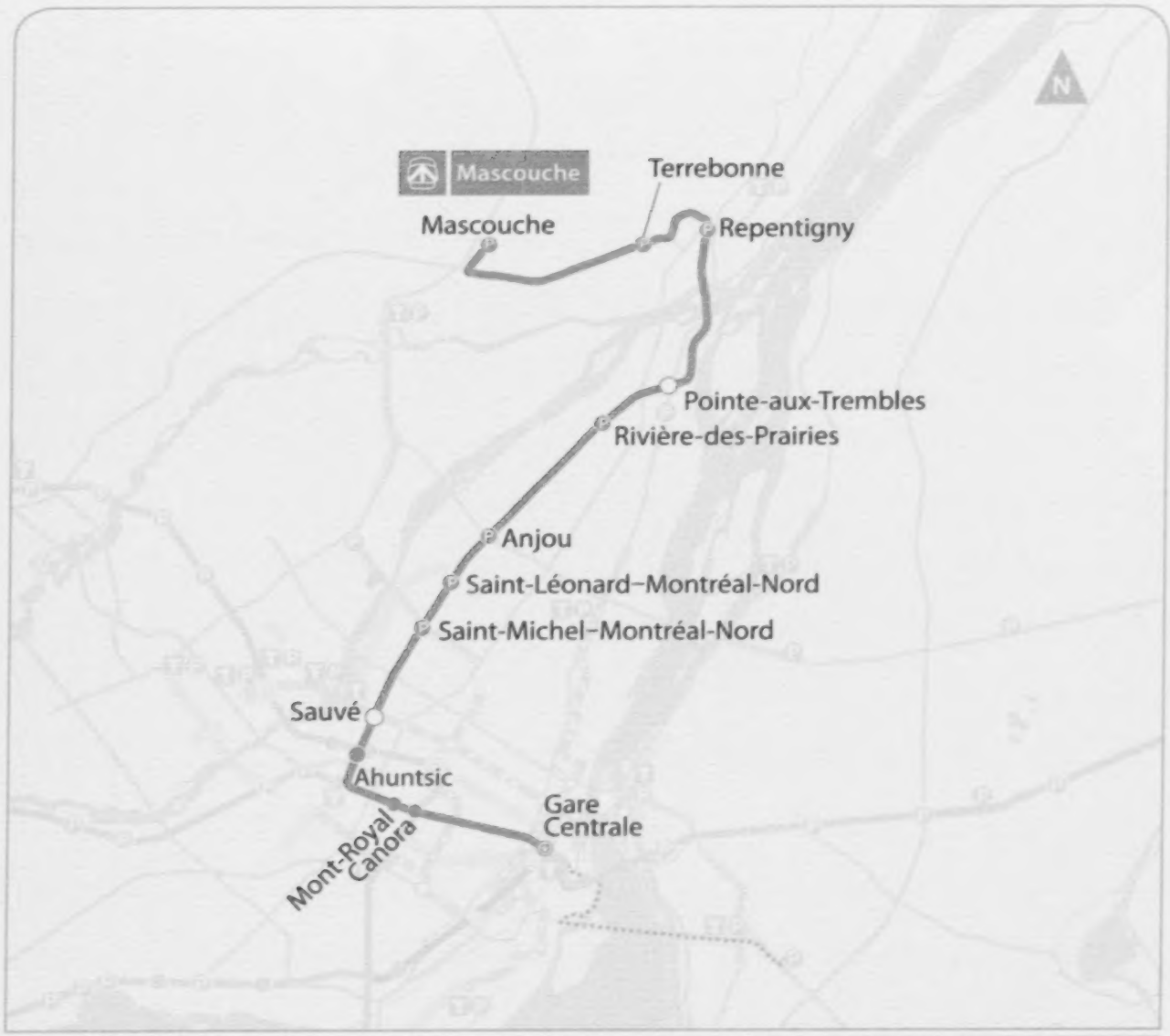
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne Mascouche

La mise en service de la ligne Mascouche a permis de combler le manque d'infrastructures de transport collectif dans l'est de l'île de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine, un secteur qui connaîtra une forte croissance démographique au cours des quinze prochaines années selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Cette nouvelle ligne de trains de banlieue vient répondre à la croissance des besoins en mobilité attendue dans ce secteur, en reliant la gare Mascouche à la Gare Centrale en 65 minutes. La population nouvellement desservie peut ainsi accéder au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région, à l'aide d'un service de transport collectif rapide, fiable et confortable. La ligne Mascouche permet aussi à ses usagers d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal. Alors qu'elle peut accueillir 11 000 passagers par jour, l'achalandage quotidien représente déjà quelque 4 800 déplacements quotidiens après trois mois de service. Cette nouvelle ligne représente donc 6 % de l'achalandage quotidien total du réseau de trains de banlieue.

Conformément aux orientations de l'AMT en matière d'intermodalité, les nouvelles gares ont été aménagées de manière à offrir un accès facile et sécuritaire, tant aux automobilistes qu'aux usagers des transports actifs et collectifs. De plus, en lien avec la Politique d'accessibilité adoptée en 2008, il est prévu que l'ensemble des gares et des quais le long de la ligne soit à terme accessible aux personnes à mobilité réduite ou vivant avec des limitations.

Cette ligne répond aux cibles dont s'est dotée l'AMT dans son Plan stratégique – Vision 2020 de déployer un service rapide de transport collectif dans la région ainsi que d'augmenter l'achalandage du réseau global et la part modale des transports collectifs. Cette ligne est partiellement électrifiée et fonctionne à l'aide de locomotives bimodes (alimentation électrique et diesel), contribuant ainsi à une réduction des émissions de GES liées aux déplacements des personnes.

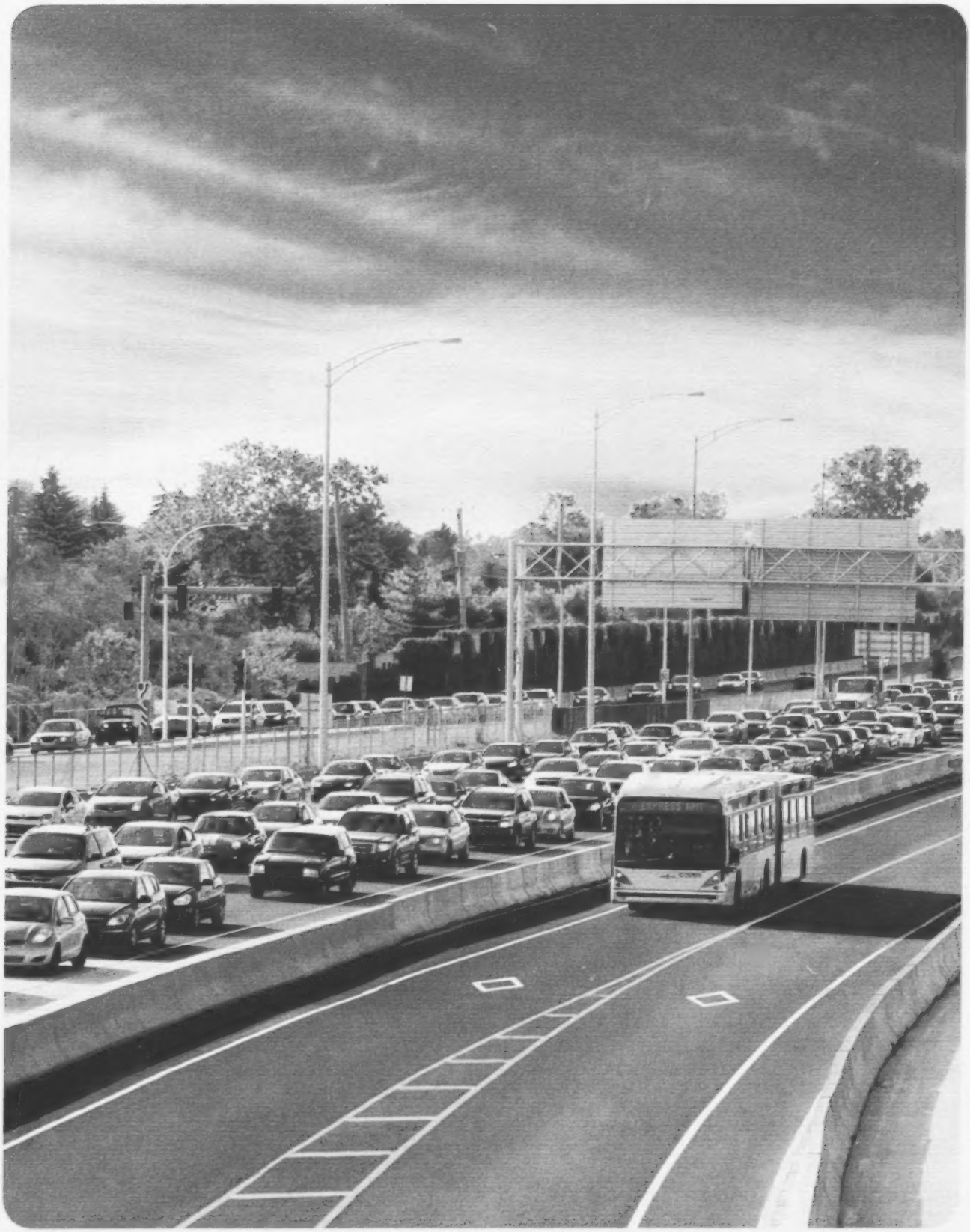


Légende

- Trains de banlieue et gares
- Métro
- Voie réservée
- Gare intermodale
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

REF. PLA 8015 | GPS : JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Mascouche

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100



Mesures d'atténuation

Des solutions à la congestion routière

Depuis l'été 2011, dans un contexte où le réseau routier est extrêmement sollicité et où les coûts associés à la congestion routière sont majeurs, le programme Mobilité Montréal permet de mettre en place rapidement et à moindre coût des mesures incitant la population à utiliser des modes de déplacement à la fois plus durables et plus efficaces.

Les mesures couvrent trois volets :

- **la gestion de la circulation routière**
- **la bonification des services en transport collectif et la promotion des mesures tarifaires**
- **l'amélioration de la communication**

L'AMT entend apporter son soutien en mettant sur pied des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. La mise en place de ces mesures d'atténuation de la congestion se fait en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L'AMT y voit une opportunité pour attirer de nouveaux utilisateurs des transports collectifs.

PROJETS EN RÉALISATION

Mesures d'atténuation 2012-2013

RÉF. IFR 0041 GPS ▶ JALON 2.2 ▶ 100 %

Fort du succès du programme 2012-2013, tel qu'annoncé en 2012, le MTQ a décidé de reconduire exceptionnellement des sommes, pour des mesures d'atténuation en transport collectif relatives à divers grands chantiers sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal qui n'avaient pas pu être réalisées jusqu'à maintenant. Du programme initial, il reste un projet à terminer en 2015 :

CHANTIER PONT HONORÉ-MERCIER / ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE : Stationnement Châteauguay

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,537	1,803	–	–	–	2,340

Mesures d'atténuation 2013-2014

RÉF. IFR 0157 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Fort du succès du programme 2011-2013, le MTQ a fait l'annonce, en juin 2013, d'un budget de 26 M$, dont 15 M$ pour l'AMT, pour des mesures d'atténuation en transport collectif relatives à divers grands chantiers sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. Du programme initial, il reste un projet à terminer en 2015 :

CHANTIER PONT CHAMPLAIN / TURCOT / BONAVENTURE : Stationnement La Prairie

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	1,177	0,145	–	–	–	1,322

Mesures d'atténuation 2014-2015

RÉF. IFR 0160 GPS ▶ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Plusieurs chantiers routiers sont en cours ou seront bientôt lancés dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi le MTQ a annoncé des mesures d'atténuation de la congestion routière. L'AMT est responsable de l'aménagement de plusieurs d'entre elles, notamment :

CHANTIER PONT HONORÉ-MERCIER / ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE :

Bonification des stationnements :

- Gare Sainte-Catherine
- Stationnement Georges-Gagné

CHANTIER PONT CHAMPLAIN / TURCOT / BONAVENTURE :

Bonification des stationnements :

- Gare Beaurepaire
- Gare Pincourt
- Gare Vaudreuil
- Stationnement Chambly

Bonification du stationnement et des quais :

- Stationnement La Prairie

CHANTIER LAVAL / COURONNE NORD :

Bonification du stationnement :

- Gare Saint-Jérôme

CHANTIER LONGUEUIL / COURONNE SUD :

Aménagement d'un nouveau stationnement :

- Stationnement Verchères

MESURES GÉNÉRALES :

- Programme de supports à vélo

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,050	3,950	–	–	–	4,000

Mesures transitoires Vendôme 2014-2015

RÉF. IFR 0204 IFR 0205 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Dans le cadre des travaux à l'échangeur Turcot, le MTQ a annoncé une série de mesures, financées à 100 %, visant à amoindrir les effets de la congestion routière en facilitant l'accès aux équipements majeurs du secteur (en particulier le CUSM) depuis le pôle multimodal de Vendôme (gare, métro et autobus). Les mesures mises en place par l'AMT, et complétées par des mesures mises en œuvre par la STM, sont :

- le prolongement du tunnel de la gare vers le CUSM permettant un accès direct entre ce dernier et les installations de transport (gare, métro et terminus d'autobus) [réf. IFR 0205] ;
- la création d'un sentier piétonnier au nord de la gare Vendôme permettant l'accès au boulevard De Maisonneuve, et des modifications dans le tunnel de la gare (en lien avec des aménagements dans les installations de la STM) [réf. IFR 0204.

RÉF. IFR 0205 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE Mesures transitoires Vendôme – Prolongement tunnel

RÉF. IFR 0204 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE Mesures transitoires Vendôme – Sentier Billetterie

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	1,171	1,164	–	–	–	2,335

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017

RÉF. IFR 0156 GPS ▶ JALON 2.2 ▶ 100 %

En mars 2013, le MTQ a annoncé des investissements de 40 M$ pour atténuer les effets de la congestion routière entourant le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, dont 14 M$ pour l'AMT. Les budgets pour ces mesures sont confirmés annuellement par le MTQ, qui finance à 100 % ces mesures :

- Gare Lachine – Stationnement incitatif
- Ligne Candiac – Nouvelle gare du Canal
- Terminus complémentaire au terminus Centre-ville – Location d'un terrain et ajout de quais d'autobus

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,718	13,035	–	–	–	13,753

ENVELOPPE DE CONCEPTS

RÉF. IFR 0223 GPS ▶ JALON DÉMARRAGE Chantier Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

RÉF. IFR 0203 GPS ▶ JALON DÉMARRAGE Enveloppe de concepts – Mesures d'atténuation 2015-2016

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2015	2016	2017	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	–	4,700	10,300	–	–	15,000

Annexe A

Équipements et infrastructures métropolitains

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE (passagers train)			
LIGNES		2014	2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	483	5964	7675000	-0,9%
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	655	3186	3763500	-2,1%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	333	3501	2863800	8,0%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	384	3520	2303100	1,3%
Candiac	5+3	4	-	15	-	166	1468	1077300	2,3%
Mascouche[1]	8+3	7	-	17	-	209	2521	104000	-
TOTAL	**59**	**46**	**517**	**286**	**22**	**2230**	**20160**	**17786700**	**1,2%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE GARE (M+D train)			
DEUX-MONTAGNES	2014	2014	2014	2014	2014	R. 2014	R. 2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Deux-Montagnes	247	1256	249	123	2	288900	92%	1628200	-0,2%
Grand-Moulin	44	304	-	33	-	73000	96%	484800	2,3%
Sainte-Dorothée	21	1101	-	6	-	253200	92%	984400	-3,5%
Île-Bigras	15	65	-	2	-	16100	99%	163700	3,0%
Roxboro-Pierrefonds	44	918	171	7	2	211100	92%	1367200	-1,7%
Sunnybrooke	21	515	-	5	2	126500	98%	787900	-2,2%
Bois-Franc	21	742	-	4	2	169900	91%	832100	0,7%
Du Ruisseau	21	1063	-	5	-	219400	82%	706600	-1,5%
Montpellier	28	-	-	-	-	-	-	642900	-3,9%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	603600	4,4%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	461500	-1,2%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	6687100	-0,9%
SOUS-TOTAL	483	5964	420	185	8	1358100	91%	15350000	-0,9%
VAUDREUIL-HUDSON									
Hudson	7	47	-	2	-	5500	47%	26000	23,8%
Vaudreuil	54	593	-	2	-	139200	93%	481800	5,4%
Dorion	32	103	-	2	-	18900	74%	167500	-1,6%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	26	175	-	2	-	44300	100%	228100	-0,6%
Île-Perrot	36	272	-	2	-	58300	85%	227900	-3,1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287	-	2	-	48700	58%	172700	-6,2%
Baie-d'Urfé	15	72	-	-	-	13500	75%	95700	5,5%
Beaurepaire	31	41	-	-	-	7800	76%	194600	7,0%
Beaconsfield	86	452	-	-	-	110100	97%	680300	-7,6%
Cedar Park	49	28	-	-	-	6700	95%	216800	-1,5%
Pointe-Claire	61	587	-	2	-	91100	62%	363100	-7,4%
Valois	46	145	-	-	-	29800	82%	268300	-1,1%
Pine Beach	30	-	-	-	-	-	-	143600	-6,0%
Dorval	43	372	-	2	-	86600	93%	248600	-4,3%
Lachine	102	-	-	-	-	-	-	276000	-0,4%
Montréal-Ouest	15	12	-	2	-	2500	83%	494100	-0,9%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	1408200	2,9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	1834100	-5,7%
SOUS-TOTAL	655	3186	-	18	-	663000	93%	7527400	-2,1%
SAINT-JÉRÔME									
Saint-Jérôme	30	720	-	2	2	145700	82%	412400	19,2%
Blainville	36	576	-	4	2	121500	84%	440000	7,9%
Sainte-Thérèse	55	680	97	10	2	148500	87%	600800	0,7%
Rosemère	58	382	-	7	-	81300	85%	484400	8,4%
Sainte-Rose	83	713	-	2	-	142300	80%	490800	8,1%
Vimont	14	328	-	2	-	72400	88%	286000	9,8%
De la Concorde	53	102	-	-	2	24500	96%	833300	8,0%
Bois-de-Boulogne	4	-	-	-	-	-	-	174100	13,3%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	92800	1,2%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	1074200	11,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	137900	6,5%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	175800	-3,0%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	525400	5,1%
SOUS-TOTAL	333	3501	97	27	8	736200	84%	5727900	8,0%
MONT-SAINT-HILAIRE									
Mont-Saint-Hilaire	45	837	-	2	-	156900	75%	517000	3,2%
McMasterville	98	723	-	2	-	93500	52%	329100	-0,7%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	103100	93%	423100	4,9%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	112600	82%	301800	-3,5%
Saint-Hubert	30	600	-	4	-	112500	75%	340100	-1,0%
Saint-Lambert	36	368	-	5	2	90300	98%	402100	3,1%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	2293000	1,3%
SOUS-TOTAL	384	3520	-	24	6	668900	76%	4606200	1,3%
CANDIAC									
Candiac	7	343	-	4	-	47800	56%	137000	9,1%
Delson	7	106	-	2	-	12900	48%	62900	-11,3%
Saint-Constant	42	350	-	7	-	71200	84%	293000	20,0%
Sainte-Catherine	86	669	-	2	-	129000	77%	450300	-4,1%
LaSalle	24	-	-	-	-	-	-	103800	-4,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	103000	1,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	513400	7,2%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	491100	-3,1%
SOUS-TOTAL	166	1468	-	15	-	260900	73%	2154500	2,3%
MASCOUCHE									
Mascouche	-	505	-	-	-	8600	61%	26700	-
Terrebonne	-	726	-	9	-	5300	35%	14500	-
Repentigny	42	596	-	2	-	8800	70%	31900	-
Rivières-des-Prairies	18	202	-	2	-	2800	56%	9500	-
Anjou	15	308	-	2	-	1800	28%	6500	-
Saint-Léonard–Montréal-Nord	30	179	-	2	-	1400	37%	8200	-
Saint-Michel–Montréal-Nord	90	5	-	-	-	-	-	3700	-
Ahuntsic	14	-	-	-	-	-	-	3900	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	3500	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	3500	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	96000	-
SOUS-TOTAL	209	2521	-	17	-	28700	14%	207500	-
TOTAL	**2230**	**20160**	**517**	**286**	**22**	**3715800**	**83%**	**35573900**	**1,2%**

[1] Ouverture le 1er décembre 2014 — Stationnement — $ (projet-pilote) — Covoiturage — Borne électrique — Vélo — Automobile

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS				STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)	
	2014	2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 535 500	-2,7%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**13**	**2**	**74**	**2 313**	**1 535 500**	**-2,7%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M-D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Angrignon	4	23	6 499 600	-1,2%
Cartier	2	23	4 879 000	-1,9%
Centre-Ville	10	64	12 406 400	1,7%
Côte-Vertu	3	27	13 061 000	-1,5%
De Montarville	2	10	233 400	0,6%
Henri-Bourassa Nord	2	7	472 800	-30,5%
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 175 000	1,1%
Le Carrefour	2	12	451 700	-9,8%
Longueuil	7	67	13 784 300	3,9%
Montmorency	3	19	6 645 700	4,4%
Panama	5	45	2 448 800	11,1%
Radisson	6	18	4 804 800	7,5%
Repentigny	2	9	469 900	1,3%
Saint-Eustache	2	8	538 300	-1,0%
Sainte-Thérèse	1	14	948 200	2,6%
Terrebonne	2	23	2 476 500	7,2%
TOTAL		**381**	**76 295 400**	**1,6%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	16,6	17,1
A20	-	1,4	1,4
A25	-	3,7	6,0
Accès Taschereau	-	0,4	0,4
Concorde/Notre-Dame	-	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	-	4,9	5,0
Henri-Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,5	4,8
Newman	-	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R-116	-	1,3	1,4
R-125/Pie-IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R-132/Montbrun	-	1,5	0,0
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SIB/R-132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	10,4	10,4
TOTAL		**93,0**	**84,2**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO		
	2014	2014	2014	2014	2014	TAUX D'OCCUPATION R-2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Angrignon	91	733	-	-	-	56%	103 900	-7,2%
Beauharnois	-	50	-	-	-	23%	2 900	-14,7%
Chevrier	74	2 313	-	13	2	88%	513 500	-3,0%
Cartier	71	609	127	20	2	92%	139 300	-2,5%
Chambly	31	452	-	10	2	100%	114 500	12,0%
Châteauguay	15	510	-	5	2	95%	119 800	3,1%
De Montarville	35	307	-	2	2	93%	71 500	2,7%
De Mortagne [1]	-	-	-	-	-	17%	1 300	-79,4%
Georges-Gagné	31	432	-	2	-	90%	97 900	4,4%
La Prairie	15	566	-	10	2	85%	122 700	-3,8%
Le Carrefour	37	144	-	2	-	48%	18 200	15,9%
Longueuil	370	1 770	-	-	-	66%	294 900	-13,1%
Mercier	-	33	-	2	-	87%	7 200	0,0%
Montcalm-Candiac [2]	28	244	-	-	-	90%	23 000	-
Montmorency	266	1 327	-	39	-	93%	310 500	2,6%
Namur	39	425	83	6	-	87%	93 100	-7,4%
Panama	144	962	-	17	-	100%	239 500	4,2%
Radisson	30	534	-	103	2	97%	130 000	0,9%
Repentigny	14	291	-	2	2	85%	61 800	-1,7%
Seigneurial	31	125	-	2	-	49%	15 400	-3,1%
Saint-Eustache	29	20	-	2	-	75%	3 700	0,0%
Sainte-Julie	52	468	-	9	-	73%	86 100	13,3%
Saint-Martin	7	294	-	-	-	9%	6 900	102,9%
Sherbrooke	-	250	-	2	-	53%	33 300	-12,8%
Terrebonne	62	1 388	140	10	2	74%	245 900	-3,7%
TOTAL	**1 472**	**14 247**	**350**	**258**	**18**	**81%**	**2 856 800**	**-0,9%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 702**	**34 407**	**867**	**544**	**40**	**82%**	**6 572 600**	**1,2%**

Stationnement · $ (projet-pilote) · Covoiturage · Borne électrique · Vélo · Automobile

[1] Équipement transféré sous la responsabilité du RTL et de la Ville de Boucherville en avril 2014

[2] Ouverture en août 2014 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion routière

Annexe B

Autorisations ministérielles

Cette section présente les projets pour lesquels une lettre d'autorisation ministérielle a été reçue, en date du 28 avril 2015, autorisant ainsi la dépense budgétaire partielle ou totale des projets.

AUTORISATIONS PARTIELLES

IFR 0109	Programme Réno-Tunnel
PLA 0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussement
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
IFR 0002	Ligne Candiac – Site de garage – Terrain

AUTORISATIONS TOTALES

IFR 0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine
IFR 0054	Jonction de l'Est – Étagement
IFR 0125 IFR 0092	Ligne Mascouche
TI 0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II
IFR 0174	Échangeur R-132 et R-134 – Mesures préférentielles pour les autobus
MRO 0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures
IFR 0006	Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité
IFR 0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
IFR 0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
IFR 0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires
IFR 0041	Mesures d'atténuation 2012-2013
IFR 0157	Mesures d'atténuation 2013-2014
IFR 0156	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017
IFR 0204 IFR 0205	Mesures transitoires Vendôme 2014-2015

Annexe C

Projets mis en suspens

- Axe A-Bonaventure
- Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- Énergies alternatives
- Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- Gare Blainville – Amélioration de l'accès
- Gare Candiac – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain
- Gare Île-Perrot – Aménagement permanent
- Gare Rosemère – Amélioration de l'accès et acquisition de terrain
- Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude et acquisition de terrain
- Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain
- Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal
- Ligne Deux-Montagnes – Prolongement du service vers Saint-Eustache
- Stationnement incitatif et voie réservée à Terrebonne
- Terminus – Capacité fonctionnelle
- Terminus Radisson – Augmentation de la capacité – Étude et acquisition de terrain
- Trains de banlieue – Électrification du réseau
- Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains – Projet pilote
- Vélos – Ajout de supports et d'abris
- Vélostations – Programme de déploiement

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca